Die Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten der Deutschen Reichsbahngesellschaft.

(Unter besonderer Berücksichtigung des Reichsbeamtenrechts)

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der juristischen Doktorwürde
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Philipps-Universität zu Marburg

vorgelegt von
Gustav Kettner
Gerichtsreferendar
aus Berlin.

Marburg 1936

Dissertations-Verlag G. H. Nolte Düsseldorf

Berichterstatter:
Reichsminister der Justiz a. D.
Prof. D. theol., Dr. iur., Dr. phil. Joh. Victor Bredt

Abgeschlossen am 1. April 1934.

Meinen Eltern

Gliederung.

Schrifttum.

I. Bücher und Abhandlungen.

Anschütz, Die Verfassung des Deutschen Reiches. 5. Aufl. Berl. 1926.
— Deutsches Staatsrecht in Holtzendorff-Kohlers Enzyklopädie der Rechtswissenschaften, 7. Aufl. Bd. 4.
— Handbuch des deutschen Staatsrechts, herausgegeben von Anschütz und Thoma, Tübingen 1930.
Bank, Zur Schadensersatzpflicht der öffentlichen Körperschaften bei unverschuldet rechtswidrigem Verwaltungsakt, Reichs- und Preuß. Verw. Bl. Bd. 50 S. 65 ff.
Bohne, Art. „Amtsdelikte" Handw. d. Rechtsw. I S. 127 ff.
Blüher, Reichsbahn und Reichspost in ihrer heutigen Gestalt in Ztg. VDEV. 1926 Nr. 4.
Brand, Gesetz über die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten, Kommentar, Berlin 1929.
— Kritik des vom Allgemeinen Deutschen Beamtenbund verfaßten Entwurfs eines Beamtenreichsgesetzes, Verw. Arch. Bd. 32, S. 158 ff.
Bredt, Joh. Victor, Der Geist der deutschen Reichsverfassung, Berl. 1924.
Breithaupt, Über Schadensersatzpflicht der Reichsbahn bei Unfällen von Reichsbahnbeamten im Eisenbahnbetriebe, in Egers Eisenbahnr. Entsch. Bd. 47, 214 ff.
Bühler, Art. „Übersicht über die reichsunmittelbaren Anstalten und Körperschaften" im Handb. des deutschen Staatsrechts Bd. I 1930.
Cremerius, Die jetzige Stellung der Reichsbahn, LZ. 1930, S. 1409 ff.
Delius, Die Beamtenhaftpflichtgesetze des Reichs und der Länder, 3. Aufl. 1921.
Dersch-Kaskel, Arbeitsrecht, 4. Aufl. Berl. 1932.
Dorpmüller, Die Reichsbahn in ihrer Verbundenheit zu Wirtschaft und Staat, in „Die Reichsbahn" 1933, Heft 21.
Ebermayer, Reichsstrafgesetzbuch, 3. Aufl. Berl. 1925.
Fischer, Rechtsfragen aus Anlaß des Streiks in Ztg. VDEV. 1924 Nr. 23.
Fleiner, Institutitonen des deutschen Verwaltungsrechts 8. Aufl. Tübingen 1928.
Frank, Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich, 16. Aufl. Tübingen, 1925.
Friedrichs, Artikel „Beamtenrecht" in Handw. der Rechtsw. herausgegeben von Stier-Somlo 1926.
Fritsch, Das Deutsche Eisenbahnrecht Grundriß des Reichs- und des Preußischen Rechts, Berl. 1927.
Fromm, Das Petitionsrecht der Reichsbahnbeamten in „Die Reichsbahn" 1926 Nr. 20.
Giese, Die Verfassung des Deutschen Reichs, 8. Aufl. Berlin 1931.
Götte, Fahrkarten und Gepäckscheine der jetzigen „deutschen Reichsbahngesellschaft" sind öffentliche Urkunden, in JW. 1925 S. 2746 ff.
Groh, Koalitionsrecht, Berl. 1923.
Häffner, Aufbau und rechtliche Stellung der Reichsbahngesellschaft, im Arch. f. Eisenbahnwesen 1927.
Hatschek, Deutsches und preußisches Staatsrecht, Berl. 1922 und 23.
Haustein, Träger öffentlicher Verwaltung im Eisenbahnrecht, im Arch. f. öffentl. Recht Bd. XI.
— Die Stellung der Reichsbahn im Sozialrecht in „Die Reichsbahn" 1930, Heft 26.
— Die Rechtsstellung der Reichsbahnbeamten im öffentlichen, insbes. im

Haustein, Strafrecht, in Ztg. VDEV. 1925 Nr. 40.
— Personalfragen in der Novelle zum Reichsbahngesetz in Ztg. VDEV. 1930 Nr. 19.
Heilfron, Die Reichsbahnkreuzung in Egers eisenbahnrechtl. Entscheidungen Bd. 48, S. 198 ff.
Hermann, Handbuch des Reichsbahnbeamtenrechts 1932.
Hochheiser, Der Beamtenbegriff im deutschen Reichsstrafrecht, 1929.
Hueck-Nipperdey, Lehrbuch des Arbeitsrechts 3.—5. Aufl. 2 Bände Berl. 1931—1932.
Hufner, Die Deutsche Reichsbahngesellschaft und ihre Beamten, in Verkehrsrechtliche Rundschau 1925 Nr. 3; 1926 Nr. 8.
Isay, Patentgesetz und Gesetz betr. den Schutz von Gebrauchsmustern 6. Aufl. Berl. 1932.
Jaschkowitz, Zuständigkeit der Bahnpolizei.
— Zum Erlaß von Rechtsverordnungen in Ztg. VDEV. 1932 S. 682, 988.
Jellinek, Georg, Allgemeine Staatslehre, 3. Aufl. 5. Neudruck der Ausgabe von 1914, Berlin 1929.
Jellinek, Walter, Verwaltungsrecht, 6. Aufl. 1929.
Josef, Der Schadensersatzberechtigte bei Amtspflichtverletzungen des Beamten in Arch. f. d. ziv. Praxis Bd. 98, S. 428.
Kasack, Sozialversicherung bei der Deutschen Reichsbahn in Ztg. VDEV. 1929 Nr. 34.
Kaskel, Beamtenrecht und Arbeitsrecht in Beamtenjahrbuch 1926 S. 423 ff., 471 ff.
v. Kienitz, Die Deutsche Reichsbahngesellschaft in Egers eisenbahnrechtl. Entscheidungen Bd. 41.
Koellreutter, Der nationale Rechtsstaat in DJZ. 1933, S. 518.
Koettgen, Das deutsche Berufsbeamtentum und die parlamentarische Demokratie 1928.
Kronheimer, Die Neugestaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft zum Inkrafttreten des neuen Planes in Ztg. VDEV. Nr. 25/27.
Laband, Staatsrecht des Deutschen Reiches 5. Aufl. 4 Bände 1911—1914.
Lassar, Reichseigene Verwaltung unter der Weimarer Verfassung im Jahrb. des öffentl. Rechts Bd. 14 S. 198.
v. d. Leyen, Art. „Eisenbahnen" I und III im Handwörterb. der Staatsw. 4. Aufl. Jena 1926.
Magdeburg, Die rechtliche Natur der neuen deutschen Reichsbahngesellschaft Diss. Göttingen 1926.
Meyer-Anschütz, Lehrb. des Deutschen Staatsrechts, 7. Aufl. Leipz. 1919.
Mosse-Heymann, Handelsgesetzbuch 17. Aufl. Berl. und Leipz. 1926.
Ottmann, Das öffentliche Eisenbahnrecht Frankreichs, im Arch. f. Eisenbahnwesen 1927 S. 561 ff.
Poetzsch-Heffter, Handkommentar der Reichsverfassung, 3. Aufl. Berl. 1928.
Polomski, Der Reichsbahnbeamte in „Die Reichsbahn" 1925 Nr. 9.
Pottoff, Die Rechtsstellung des Reichsbahnbeamten in Bücherei des Deutschen Eisenbahnverbandes Bd. III Berlin.
— Der neue Beamtentyp des Reichsbahnbeamten in Ztschr. f. Arbeitsrecht 1925 Heft 1.
— Der Rechtscharakter der Perso für die Reichsbahn, in Ztschr. f. Arbeitsrecht 1925, Heft 3.
Rehm, Die rechtliche Natur des Staatsdienstes nach Deutschem Staatsrecht, in Annalen des Deutschen Reiches 1884—1885.
Reindl, Anstellungsurkunde und Erwerb der Eigenschaft als Reichsbahnbeamter in „Die Deutsche Reichsbahn", 1932, Nr. 24.
— Kann die Eigenschaft als Reichsbahnbeamter auch ohne Anstellungsurkunde erworben werden? in „Deutsche Reichsbahn" 1931 Nr. 44.
— Reichsbahnbeamtenrecht, im Jahrb. f. Eisenbahnwesen, 1925/26 S. 17.
Rennen, Die Stellung der deutschen Reichsbahngesellschaft. in JW. 1925, 1264 ff.

Reschke, Die rechtliche Stellung der Reichseisenbahngesellschaft, Diss. Heidelberg 1927.
Richhardt, Die Änderung der Rechtsverhältnisse der deutschen Eisenbahnbeamten von 1920/1924, Berlin 1926.
Richter, Lutz, Beamtentreue und Streikarbeit, in JW. 1925, 182 ff.
Roser, Die Personalordnung der deutschen Reichsbahngesellschaft, Reichsbahnbücherei Bd. IV, Berlin 1931.
— Die Perso und ihre Kritiker, in „Der Eisenbahnfachmann" 1925 Nr. 5.
Roßmann, Die Deutsche Reichsbahngesellschaft — eine Anstalt des öffentlichen Rechts, in Ztg. VDEV. 1926 S. 338.
Roth, Die Personalordnung der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Reichsbahnbücherei Bd. VI, Berlin 1925.
Sarter, Das Gesetz über die Deutsche Reichsbahngesellschaft, im Bank-Arch. 1922, 344.
Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahngesellschaft. Ihr Aufbau und Wirken, Berlin 1931.
Schmitt, Carl, Das Gesetz zur Behebung der Not von Volk und Reich, in DJZ. 1933, 455.
Schwalb, Das Beamtenrecht der Verfassungsreform, in DJZ. 1933 Sp. 155.
Seybold, Der neue Beamtentyp der Reichsbahnbeamten, in Ztg. VDEV. 1925 Nr. 13.
Sievers, Das Beamtenrecht der Reichsverfassung in der Rechtsprechung des Reichsgerichts, Berlin 1932.
Spieß, Reichsbahngesetz und Reichsbahnstatut, in Ztg. VDEV. 1924 Nr. 36.
Staub, Kommentar zum HGB, 14. Aufl., Berlin und Leipzig 1932.
Stieler, Grundfragen aus dem Gebiet des deutschen Eisenbahnwesens, Stuttgart 1925.
Stier-Somlo, Deutsches Reichs- und Landesstaatsrecht, Bd. I, Berlin und Leipzig 1924.
Ullmann, Die Haftung der Reichsbank und der Reichsbahngesellschaft für ihre Beamten, im Beamtenjahrb. 1926, 335 ff.
Witte, Die Rechtsstellung der Beamten, Angestellten und Arbeiter der Deutschen Reichsbahngesellschaft in „Die Reichsbahn" 1925 Nr. 21.
Wolfstieg, Das Beamtenreichsrecht, Berl. 1921.
— Das Recht des Beamten auf freie Meinungsäußerung, im Beamtenjahrb. 1926, 489.

II. Allgemeine Quellen.

a) Amtliche Blätter und Zeitschriften:

„Arbeitsrecht", Zeitschrift für das gesamte Dienstrecht der Arbeiter, Angestellten und Beamten.
Archiv für Eisenbahnwesen.
Archiv für öffentliches Recht.
Archiv für die zivilistische Praxis.
Bankarchiv.
„Beamtenjahrbuch", Wissenschaftliche Monatsschrift für das Deutsche Berufsbeamtentum.
Deutsches Beamtenarchiv.
„Der Eisenbahnfachmann", Zeitschrift für das Eisenbahn-Bildungs- und Unterrichtswesen.
Deutsche Juristen-Zeitung.
„Das Recht".
Deutsche Richter-Zeitung.
Gruchots Beiträge zur Erläuterung des Deutschen Rechts.
Hessische Rechtsprechung.
Jahrbuch für Eisenbahnwesen.
Jahrbuch des öffentlichen Rechts.

Juristische Rundschau.
Juristische Wochenschrift.
Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht.
Preußisches Justizministerialblatt.
„Die Reichsbahn", Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahngesellschaft.
Reichsbesoldungsblatt.
Reichsministerialblatt.
Reichs- und Preußisches Verwaltungsblatt.
Verkehrsrechtliche Rundschau.
Verwaltungsarchiv.
Zeitung für Rechtspflege und Verwaltung in Württemberg.
Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

b) Entscheidungen:

Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.
Entscheidungen des Kammergerichts.
Entscheidungen des Obersten Landesgerichts München.
Entscheidungen des Preußischen Oberverwaltungsgerichts.
Entscheidungen des Reichsbahngerichts.
Entscheidungen des Reichsdisziplinarhofs.
Entscheidungen des Reichsfinanzhofs.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen.
Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofs Braunschweig und Stuttgart.

c) Sachverständigenberichte:

Die Berichte der von der Reparationskommission eingesetzten beiden Sachverständigen-Komitees v. 9. April 1924, gedr. in der Reichsdruckerei Berlin, 1924.
Gesetz betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Deutsche Reich vom 30. April 1920.
Gesetz über die Londoner Konferenz vom 16./30. August 1924 über die Annahme des Sachverständigenplanes vom 9. April 1924 samt Durchführungsmaßnahmen.
Der Sachverständigenplan vom 7. Juli 1929 (der sogen. Young-Plan).
Haager Abkommen über die endgültige Annahme des Sachverständigenplanes vom 7. Juni 1929 samt Durchführungsmaßnahmen vom 20. Januar 1930 und seine Anlagen.
Gesetz über die Haager Konferenz 1929/30 vom 13. März 1930.

d) Drucksachen des Reichsrats und des Reichstags.

Begründung zum Entwurf eines Gesetzes über die Deutsche Reichsbahngesellschaft, Drucksache des Reichstags Nr. 452, 2. Wahlperiode, 1924 Bd. 383.
Begründung zum Entwurf eines Gesetzes über die Personalverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Drucksache des Reichstags Nr. 483, 2. Wahlperiode 1924, Bd. 383.
Drucksache des Reichsrats Nr. 134 vom 19. August 1924 (Reichsbahngesetz und Gesellschaftssatzung).
Drucksache des Reichsrats Nr. 135 vom 19. August 1924 (Reichsbahnpersonalgesetz).
Drucksache des Reichsrats Nr. 13 vom 30. Januar 1930 (Gesetz zur Änderung des Reichsbahngesetzes).
Drucksachen des Reichstags Nr. 452 und 469 von 1924; Nr. 6 von 1933.
Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstags am 27. August 1924.
Verhandlungen des Reichstags vom 9. und 10. Februar 1922.

Abkürzungen.

ADA = Allgemeine Dienstanweisung für die Reichsbahnbeamten.
Arch. f. Eis. = Archiv für Eisenbahnwesen.
BeamtenReichsGes. =Reichsgesetz zur Änderung von Vorschriften auf dem Gebiete des allgemeinen Beamten-, Besoldungs- und des Versorgungsrechts vom 30. Juni 1933.
BerufsBeamtGes. = Reichsgesetz zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums vom 7. April 1933.
BesO = Besoldungsordnung für die Reichsbahnbeamten.
EisEntsch. = Egers eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.
Ersa. = Vorschriften über die Heranziehung der Reichsbahnbeamten zum Schadensersatz.
EVO = Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. Mai 1928.
GVG = Gerichtsverfassungsgesetz.
HdbDStR = Handbuch des Deutschen Staatsrechts, in „Das öffentliche Recht der Gegenwart", Bd. 29, herausgegeben von Anschütz-Thoma.
HauptVerw. = Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft.
IÜ = Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG) bezw. Personen- und Gepäckverkehr (IÜP) vom 23. Okt. 1924.
JMinBl. = Preußisches Justizministerialblatt.
PersO = Personalordnung der Deutschen Reichsbahngesellschaft.
RBahnGes. = Gesetz über die Deutsche Reichsbahngesellschaft (Reichsbahngesetz).
RBahnPersGes. = Gesetz über die Personalverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft (Reichsbahnpersonalgesetz).
RBeaGes. = Reichsbeamtengesetz.
RBesBl. = Reichsbesoldungsblatt.
RFinHof = Reichsfinanzhof.
RDisHof = Reichsdisziplinarhof.
RGZ = Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
RGSt = Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen.
RMinBl. = Reichsministerialblatt.
Stzg. =Satzung der Deutschen Reichsbahngesellschaft (Anl. 1 zum Reichsbahngesetz).
ZtgVDEV. = Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Einleitung.

Die Personalwirtschaft der Eisenbahnen wird in der Hauptsache von zwei Systemen beherrscht, dem amerikanisch-englischen (angelsächsischen) einerseits, und dem sogenannten europäisch-festländischen andererseits. Das erste System beruht auf dem Prinzip des freien Arbeitsvertrages im Sinne eines privatrechtlichen Rechtsverhältnisses ohne dauernde gegenseitige Bindung. Unter dem zweiten System versteht man das sogenannte Berufsbeamtentum, das im öffentlichen Recht wurzelt. Hier entsteht eine dauernde gegenseitige Bindung; der Austausch von Leistung und Gegenleistung tritt zurück hinter den Gedanken der Dienstleistung im Interesse der Allgemeinheit. In reiner Form hat sich heute keines der beiden Systeme mehr bei einer Eisenbahnverwaltung erhalten.

In allen Ländern, in denen die Eisenbahnen einen der wesentlichsten Faktoren im Wirtschaftsleben bilden, stand man nach dem Weltkriege mit all seinen Folgen vor der Notwendigkeit, die Eisenbahnen wieder lebensfähig und für die Erfüllung ihrer volkswirtschaftlichen Aufgaben geeignet zu machen. Daher sind fast überall umfassende Änderungen in der Organisation mit dem Ziele einer Neugestaltung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Staat vorgenommen worden. Auch das deutsche Eisenbahnwesen hat eine grundlegende Umgestaltung seiner Rechtsverhältnisse insbesondere auf dem Gebiete des Personalwesens erfahren.

Die vor dem Kriege bei den deutschen Staatsbahnen beschäftigten Eisenbahnbeamten waren unmittelbare Staatsbeamte der einzelnen Länder mit allen sich aus der damaligen Reichsverfassung, den Verfassungen und den Beamtengesetzen der Länder ergebenden Rechte und Pflichten. Auf Grund des Reichsgesetzes betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920 (RGBl. S. 773) gingen die Staatseisenbahnen der einzelnen Länder in das Eigentum des Reichs über; die bisherigen unmittelbaren Landesbeamten wurden in den Reichsdienst überführt und damit unmittelbare Reichsbeamte im Sinne des Reichsbeamtengesetzes. Dieser Rechtszustand änderte sich auch nicht, als durch die Verordnung der Reichsregierung vom 12. Februar 1924 (RGBl. I, 57) [1]) das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" geschaffen wurde. Die bei diesem Unternehmen beschäftigten Beamte blieben Reichsbeamte, welche alle bisherigen Rechte und Pflichten beibehielten [2]).

Eine Änderung brachte die Gründung der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Durch das „Gesetz über die Deutsche Reichsbahngesellschaft" (Reichsbahngesetz) vom 30. August 1924, in späterer Fassung vom

1) Erlassen auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 8. Dezember 1923 (RGBl. I, 1179).
2) BayObLG in JW 1925, 1647.

13. März 1930, errichtete das Deutsche Reich eine Gesellschaft mit der Firma „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“, der das ausschließliche Recht zum Betriebe der Reichseisenbahnen bis zum 31. Dezember 1964 übertragen wurde. Infolge dieser Neugestaltung konnten auch die Beamten nicht mehr unmittelbare Reichsbeamte im Sinne des Reichsbeamtengesetzes bleiben, da das Reich aufgehört hatte, ihr Dienstherr zu sein. Dieser war von nun an die Deutsche Reichsbahngesellschaft. Es wurde daher durch das Reichsbahngesetz ein neuer Beamtentyp geschaffen: Der Reichsbahnbeamte. Seine Rechts- und Dienstverhältnisse sollen Gegenstand der nachfolgenden Untersuchung sein. Mit ihm hat die Entwicklung des Beamtenverhältnisses im deutschen Eisenbahnwesen vorläufig ihren Abschluß gefunden.

I. Die Rechtsquellen für das Reichsbahnbeamtenrecht.

Bevor auf die Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten der Deutschen Reichsbahngesellschaft näher eingegangen wird, sind zunächst die Rechtsquellen kurz zu erörtern. Das Recht der Reichsbahnbeamten ist nicht zusammenhängend geregelt, sondern es kommen verschiedene Rechtsquellen in Betracht, wodurch die Übersichtlichkeit der Materie nicht unwesentlich erschwert wird. Diese Verteilung der Bestimmungen hat jedoch, wie im Folgenden gezeigt wird, ihre guten Gründe.

Die grundlegenden Bestimmungen über das Reichsbahnbeamtenrecht finden sich in dem „Gesetz über die Deutsche Reichsbahngesellschaft“ (Reichsbahngesetz) vom 30. August 1924 (RGBl. II, 272) in der Fassung des Gesetzes vom 13. März 1930 (RGBl. II, 359). Weitere Einzelheiten sind in der „Satzung der Deutschen Reichsbahngesellschaft“ und dem „Gesetz über die Personalverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft“ (Reichsbahnpersonalgesetz) vom 30. August 1924 (RGBl. II, 287) geregelt. Die für die Praxis wichtigste Rechtsquelle ist die „Personalordnung der Deutschen Reichsbahngesellschaft“ vom 1. Januar 1925 (RMinBl. S. 98) nebst den dazu ergangenen Abänderungsbestimmungen. Daneben kommt die Reichsverfassung und das Reichsbeamtengesetz in Betracht.

1. Das Reichsbahngesetz.

Die eigentliche Grundlage für das Recht der Reichsbahnbeamten ist das Reichsbahngesetz. In dem Londoner Abkommen vom 16. August 1924 (RGBl. I, 289) verpflichtete sich die deutsche Regierung durch ein besonderes Gesetz, ihre Eisenbahnverwaltung im Interesse der Reparationsgläubiger in der Art umzugestalten, wie es der Sachverständigenausschuß [3]) in dem sogenannten Dawes-Gutachten vorgeschlagen hatte. Darauf

3) Das sogen. Organisationskomitee, bestehend aus dem Engländer Acworth und dem Franzosen Leverve sowie den zwei deutschen Sachverständigen Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium Vogt und Staatssekretär a. D. Bergmann.

erging das erste Reichsbahngesetz vom 30. August 1924, das demnach, wie schon durch seine Verkündung im Teil II des Reichsgesetzblattes zum Ausdruck kommt, seinem Inhalt nach im wesentlichen Bestandteil eines internationalen Abkommens war und damit nicht einseitig von der deutschen Seite abgeändert werden konnte. Diese internationale Bindung stellte naturgemäß eine starke Beschränkung der deutschen Staatshoheit dar und es konnte nur eine Frage der Zeit sein, daß es gelang, eine Änderung herbeizuführen.

Um die Reparationsfrage, die nach dem Dawes-Plan nur teilweise und vorläufig geregelt war, endgültig zu lösen, fanden internationale Verhandlungen statt, deren Ergebnis der sogenannte „Neue Plan" (auch Young-Plan[4]) genannt) darstellte. Auf Grund dieses Planes kam es zu den Haager Abkommen vom August 1929 und Januar 1930 (RGBl. 1930 II, 45), die erhebliche Erleichterungen für die Reichsbahn mit sich brachten und den Erlaß eines Gesetzes zur Abänderung des Reichsbahngesetzes zur Folge hatten (Gesetz zur Abänderung des Reichsbahngesetzes vom 13. März 1930, RGBl. II, 359). Die volle Freiheit über seine Eisenbahngesetzgebung ist dem Deutschen Reich damals aber ebenfalls nicht vollständig zurückgegeben worden und das Gesetz ist auch in der veränderten Fassung wiederum wesentlicher Bestandteil des neuen internationalen Abkommens vom Haag geworden[5]). Das neue Gesetz brachte eine Reihe von einschneidenden Änderungen[6]); vor allem wurde die internationale Bindung unter gewissen Voraussetzungen eingeschränkt und für künftige Änderungen ein erleichtertes Verfahren eingeführt[7]). Für die innerdeutsche Geltung des Gesetzes sind jedoch diese internationalen Zusammenhänge und Bindungen formell ohne Bedeutung[8]). Das Reichsbahngesetz ist ein deutsches Gesetz wie jedes andere Reichsgesetz. Wegen seiner internationalen Gebundenheit war es indessen folgerichtig, daß man zweckmäßigerweise nicht mehr Bestimmungen über die Rechtsverhältnisse der Reichsbahnbeamten als unumgänglich nötig in das Reichsbahngesetz aufnahm[9]). Ein Gebiet wie das Personalwesen, das einer Ausgestaltung und Fortentwicklung stets zugänglich sein muß, konnte den Schwierigkeiten eines ständigen, von ausländischen Interessen beeinflußten Wechsels seiner Rechtsgrundlage nicht ausgesetzt werden.

---

4) Ähnlich dem Dawes-Ausschuß von 1923/24 wurde im Dezember 1928 ein Sachverständigenausschuß unter dem Vorsitz des Amerikaners Owen D. Young gebildet.

5) Vgl. Art. IX des Haager Abkommens v. 20. Januar 30 (RGBl. II, 91).

6) Ersetzung der Reparationsschuldverschreibungen der DRBGes. durch eine besondere direkte Steuer (sogen. Reparationssteuer; die tatsächliche Zahlung hörte dann in der Hauptsache schon durch den Hoover-Plan im Juli 1931 auf), Beseitigung der Auslandsbeteiligung und -kontrolle, Erhaltung des privaten unabhängigen Charakters der Gesellschaft.

7) s. Anl. VI a des Haager Abkommens vom 20. Januar 1930 (RGBl. II, 187).

8) Bei seinem Erlaß brauchte die für Verfassungsänderungen erforderliche Form nicht beachtet zu werden, da das Abänderungsgesetz keine Abweichungen von der Reichsverfassung enthielt. Kronheimer, a.a.O. S. 657 ff.

9) Vgl. Roser, in „Der Eisenbahnfachmann" 1925, 87.

Das Reichsbahngesetz gibt daher in den §§ 19—26 nur die Grundlagen für das Recht der Reichsbahnbeamten. Die weitere Ausgestaltung der Rechts- und Dienstverhältnisse überläßt es dem Reichsbahnpersonalgesetz und einer besonderen Personalordnung.

2. Die Satzung der Deutschen Reichsbahngesellschaft (Gesellschaftssatzung).

Die Satzung regelt außer Organisationsfragen die Ernennung der oberen Beamten[10]) und bestimmt hier, daß diese auf Vorschlag des Generaldirektors dem Verwaltungsrat obliegt, der auch die Besoldungs- und Lohnordnung zu erlassen hat. Reichsbahngesetz und Gesellschaftssatzung bilden als Gesetz eine Einheit, obwohl die Satzung dem Reichsbahngesetz nur als „Anlage" beigefügt worden ist. § 1 II der Gesellschaftssaung betont aber ausdrücklich, daß die Satzung „ein Bestandteil des Gesetzes" sei[11]).

3. Das Reichsbahnpersonalgesetz.

Gleichzeitig mit dem Inkrafttreten des Reichsbahngesetzes wurde ein besonderes Reichsgesetz — das Reichsbahnpersonalgesetz[12]) — erlassen. Das Reichsbahngesetz sieht dieses bereits in seinem § 19 IV vor und macht ihm zur Aufgabe, die bisherigen gesetzlichen Vorschriften über die Rechts- und Dienstverhältnisse der Bediensteten der Deutschen Reichsbahngesellschaft in Einklang zu bringen. Mit Recht bezeichnen es daher Sarter-Kittel[13]) als ein Ausführungsgesetz zum Reichsbahngesetz trotz seiner gesetzestechnischen Selbständigkeit neben diesem und der Gesellschaftssatzung. Das Reichsbahnpersonalgesetz unterscheidet sich von dem Reichsbahngesetz grundsätzlich dadurch, daß es allein von der deutschen Regierung entworfen und der Reparationskommission nur mitgeteilt worden ist. Es ist somit ein rein innerdeutsches Gesetz, enthält keine völkerrechtlichen Bindungen und kann daher auch auf dem für deutsche Gesetze vorgeschriebenen Weg ohne Beteiligung irgend welcher ausländischen Stellen abgeändert werden. Unzulässig wäre lediglich eine Änderung, die mit den Bestimmungen des Reichsbahngesetzes nicht im Einklang stehen würde; eine derartige Änderung müßte demselben Verfahren unterliegen[14]) wie eine solche des letzteren und der Satzung selbst.

Da das Reichsbahnpersonalgesetz nur die Aufgabe hat, eine Übereinstimmung mit den bisherigen Bestimmungen über die Rechts- und

10) Wegen des Begriffs des oberen Beamten vgl. Sarter-Kittel, Anm. IV d 1 zu § 13 Stzg.; Hüfner, in „Verkehrsrechtliche Rundschau" 1925 Nr. 3 S. 83.

11) Vgl. auch Begründung 24 zum Reichsbahngesetz.

12) RGBl. II, 287.

13) S. 224.

14) Vgl. oben S. 3 Anm. 7.

Dienstverhältnisse des Reichsbahnpersonals herbeizuführen, sind in ihm auch nur wenige Materien behandelt. Es enthält hauptsächlich Vorschriften über die Grundsätze der Beamtenanstellung, das Dienststrafwesen, die Vertretung der Reichsbahnbeamten[15]), die Verfolgung vermögensrechtlicher Ansprüche und Änderungen des Versicherungswesens.

4. Die Personalordnung.

Das Reichsbahngesetz und das Reichsbahnpersonalgesetz enthalten, wie bereits erwähnt, nur die Grundzüge des Reichsbahnbeamtenrechts. Alle Einzelheiten über die Rechts- und Dienstverhältnisse werden durch die Personalordnung[16]) geregelt. Diese bildet daher die praktisch bedeutsamste Rechtsquelle für das Reichsbahnbeamtenrecht. Ihre Rechtsgrundlage sind die §§ 19 und 22 des Reichsbahngesetzes, sowie § 13 des Reichsbahnpersonalgesetzes. Die „Perso" [17]) hat die Aufgabe, die Rechts- und Dienstverhältnisse der Reichsbahnbeamten unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der Gesellschaft in Anlehnung an die für Reichsbeamte geltende Vorschrift zu ordnen[18]) (vgl. insbesondere § 22 RBahnGes.). Sie hat also im wesentlichen für die Rechtsverhältnisse der Reichs b a h n beamten Bestimmungen zu treffen, die für die R e i c h s beamten bereits eine gesetzliche Regelung gefunden hatten. Sie tritt ergänzend zu dem Reichsbahnpersonalgesetz und bietet der Reichsbahngesellschaft die Möglichkeitkeit, die Rechts- und Dienstverhältnisse ihrer Beamten von sich aus den jeweiligen Bedürfnssien anzupassen, ohne an den Weg der Gesetzgebung gebunden zu sein[19]). Diese Bewegungsfreiheit ist allerdings teilweise eingeschränkt[20]): Einmal kann die Perso die Rechts- und Dienstverhältnisse nur insoweit selbständig regeln, als ihr Reichsbahngesetz und Reichsbahnpersonalgesetz Spielraum lassen; zum anderen hat sie sich inhaltlich an das Reichsbeamtenrecht anzulehnen (§ 19 I RBahnGes.). Falls abweichende Bestimmungen beabsichtigt werden, so sind diese mit der Reichsregierung vorher zu erörtern; kommt dabei eine Einigung nicht zustande, so kann die Gesellschaft das in § 44 RBahnGes. vorgesehene Reichsbahngericht zur Entscheidung anrufen, ebenso wie die Reichsregierung sich an diese Instanz wenden kann, wenn die Gesellschaft einer Änderung reichsrechtlicher Beamtenbestimmungen nicht folgen zu können glaubt[21]). Alle diese Rahmenbestimmungen lassen

---

15) Jetzt gegenstandslos durch VO. des Generaldirektors betr. Auflösung der Beamtenvertretungen, vgl. unten, S. 22.

16) Dienstliche Abkürzung „Perso".

17) Dienstliche Abkürzung von Personalordnung.

18) Vgl. auch Begr. II zu § 22 RBahnGes.

19) Hermann, a.a.O. S. 37.

20) Roser, a.a.O. S. 52.

21) Diese Regelung wurde neu getroffen durch die Novelle zum RBahnGes. v. 13. März 1930; vgl. auch VerGerHof Stuttgart in WürttRpflZ 27, 184; eine Zusammenstellung der Entscheidungen s. bei Sarter-Kittel, S. 128 Anm. VIII.

aber der Reichsbahngesellschaft Raum für eine Berücksichtigung ihrer besonderen Verhältnisse.

Ihrer rechtlichen Natur nach ist die Perso nicht etwa nur eine bloße Dienstanweisung oder Dienstordnung, sondern ihre Begründung hebt durchaus zutreffend hervor, daß sie eine Rechtsquelle sei, die auf manchen Gebieten der Reichsgesetzgebung gleichwertig zur Seite stehe [22]). Wenn Potthoff [23]) hiergegen Bedenken äußert und meint, die Perso sei kein Gesetz, sondern eine Satzung [24]), die mit der Arbeitsordnung verglichen werden könne, so ist ihm m. E. hierin nicht zu folgen. Seine Auffassung beruht auf der vom ihm vertretenen Ansicht, daß die Deutsche Reichsbahngesellschaft keine Körperschaft des öffentlichen Rechts sei und daher auch kein objektives Recht setzen könne. Allerdings ist die Perso — und nur insoweit ist Potthoff zuzustimmen — kein Gesetz im formellen Sinn, d. h. kein Akt der gesetzgebenden Körperschaften, wohl aber ein Gesetz im materiellen Sinn, d.h. eine objektives öffentliches Recht schaffende Rechtsnorm [25]). Dieser Grundsatz gilt nicht nur für die Perso, sondern auch für alle die Rechtsnormen, die zu einem Bestandteil der Perso erklärt werden und damit objektives Recht für das Reichsbahnpersonal schaffen. Die Personalordnung ist auf Grund der gesetzlichen Ermächtigung der §§ 19 und 22 RBahnGes. von der Reichsbahngesellschaft erlassen und stellt somit einen Akt autonomer Gesetzgebung dar.

Die jetzt gültige Perso ist am 10. Dezember 1924 [26]) zugleich mit einer Einführungsverfügung des Generaldirektors erlassen worden, die Ausführungsbestimmungen über ihre Handhabung enthält. Seither sind noch vielfach Änderungen und Ergänzungen ergangen [27]).

Die Perso zerfällt in zwei Teile. Teil I regelt die Rechts- und Dienstverhältnisse der unteren und mittleren Beamten, sowie der Angestellten und Arbeiter. Teil II gilt für die oberen Beamten [28]). In diesem zweiten Teil werden die Bestimmungen des ersten Teiles für sinngemäß anwendbar erklärt, von wenigen — im Rahmen dieser Arbeit nicht interessierenden — Ausnahmen abgesehen. Soweit im Folgenden die Perso herangezogen wird, ist hierunter stets Teil I zu verstehen. Die ihm entnommenen Grundsätze gelten, wie gesagt, gleichmäßig für sämtliche Beamte.

Auch in ihrer heutigen Gestalt hat die Perso noch keine abschließende und erschöpfende Regelung der Rechtsverhältnisse der Reichsbahnbeamten getroffen [29]). Daher bleiben gemäß § 33 I Perso für Personalangelegenheiten, die durch die Personalordnung nicht oder nicht abschließend be-

---

22) Begr. zur Perso bei Roth, a.a.O. S. 7.

23) Arbeitsrecht 1925 H. 3 S. 20.

24) Potthoff, im Gutachten des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands; in verkürzter Fassung in der Zeitschrift „Arbeitsrecht“ Hefte 1 und 3/1925.

25) So auch Roser, Perso S. 54 u. 61; Fritsch, Eisenbahnrecht, S. 209; Sarter-Kittel, a.a.O. S. 66; Haustein, in ZtgVDEV. 1930, 499.

26) RMinBl. 1925, 98.

27) Sie werden fortlaufend veröffentlicht im RMinBl. und in „Die Reichsbahn“, amtl. NachrBl. der Deutschen Reichsbahngesellschaft.

28) Vgl. oben S. 4 Anm. 10.

29) Sarter-Kittel, S. 76 III.

handelt und auch nicht durch Reichsbahngesetz, Gesellschaftssatzung oder Reichsbahnpersonalgesetz geregelt sind, die für das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" geltenden Bestimmungen und Dienstvorschriften vorläufig maßgbend [30]), da gerade auf dem Gebiet des Personalrechts eine organische Weiterentwicklung stets notwendig sein wird.

5. Reichsverfassung und Reichsbeamtengesetz.

Als Rechtsquellen sind endlich noch die Reichsverfassung und das Reichsbeamtengesetz zu nennen.

a) Die Reichsverfassung ist insofern von Bedeutung, als — wie noch näher auszuführen sein wird — der Reichsbahnbeamte Beamter im Sinne der Reichsverfassung ist und infolgedessen auf ihn alle Bestimmungen derselben Anwendung finden, die sich auf Beamte beziehen. Die Reichsverfassung ist zwar formell noch in Geltung, durch die nationale Revolution aber weitgehendst materiell geändert. Das Verfassungsrecht des neuen Reiches ist einmal gegründet auf das Gesetz zur Behebung der Not von Volk und Reich vom 24. März 1933 (RGBl. I, 141) [31]). Als Reichsgesetzgeber ist danach neben den Reichstag und neben den Gesetzgeber aus Art. 48 II RV. die Reichsregierung getreten. Nach Art. 2 1c. können die von der Reichsregierung beschlossenen Gesetze in bestimmten Grenzen (Erhaltung der Einrichtung des Reichstags und des Reichsrats [32]) als solcher sowie der Rechte des Reichspräsidenten) auch von der Reichsverfassung abweichen. Noch einen Schritt weiter ist dann das „Gesetz über den Neuaufbau des Reichs" vom 30. Januar 1934 (RGBl. I, 75) gegangen, das in seinem Art. 4 die Reichsregierung ermächtigt, ohne jede Einschränkung neues Verfassungsrecht zu setzen. Daraus ergibt sich, daß die Verfassung von Weimar de facto weitgehendst keine Geltung mehr hat [33]); ihre Gedankenwelt kann daher zum allgemeinen Verständnis und zur Auslegung heute nicht mehr herangezogen werden. Dies hindert jedoch nicht, daß eine Reihe von Bestimmungen über einzelne Rechtsgebiete auch heute noch zur Anwendung gelangen müssen, weil die Reichsgesetzgebung sie noch nicht durch neue hat ersetzen können. Ein großzügiger Umbau des Rechtes steht bevor; er kann aber naturgemäß nur schrittweise vor sich gehen. Deshalb gelten z. B. die Bestimmungen der Weimarer Verfassung über das Eisenbahnwesen auch heute noch weiter und zwar so lange, bis eine neue gesetzliche Regelung getroffen sein wird.

---

30) Hermann, Anm. 1 zu § 33 Perso.

31) Reichstag 8. Wahlperiode, Drucksache Nr. 6 v. 21. März 1933. Dieses Gesetz wird meist „Ermächtigungsgesetz" genannt, unterscheidet sich aber völlig von den früheren Ermächtigungsgesetzen: Carl Schmitt, in DJZ 1933, 455 ff.; Koellreutter, ebenda S. 518 ff.

32) Jetzt aufeghoben durch das „Gesetz über die Aufhebung des Reichsrats" vom 14. Februar 1934 (RGBl. I, 89).

33) Durch die sogen. „normative Kraft des Faktischen", Georg Jellinek, Allgemeine Staatslehre, S. 334 ff.

b) Das Reichsbeamtengesetz kommt teils unmittelbar (z. B. § 23 RBahnGes., § 8 RBahnPersGes.), teils mittelbar als Rechtsquelle für das Reichsbahnbeamtenrecht in Betracht; letzteres bedeutet, die Vorschriften über die Reichsbeamten gelten nur dann und insoweit, als sie von der Reichsbahngesellschaft durch mittelbare Übertragung für anwendbar erklärt werden [34]). Diese mittelbare Übertragung geschieht durch die Perso, die also auch für solche Vorschriften die eigentliche Rechtsquelle bildet und damit die wichtigste Rechtsnorm für die Regelung der Rechts- und Dienstverhältnisse der Reichsbahnbeamten darstellt.

c) Einschneidende Änderungen hat das Beamtenrecht erfahren durch das Reichsgesetz zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums vom 7. April 1933 (RGBl. I, 175 ff.) nebst Durchführungsverordnung und das Reichsgesetz zur Änderung von Vorschriften auf dem Gebiete des allgemeinen Beamten-, Besoldungs- und des Versorgungsrechts vom 30. Juni 1933 (RGBl. I, 433 ff.). Die in diesen Gesetzen im deutschen Beamtenrecht erstmalig niedergelegten Grundsätze bezwecken die Reinigung des Beamtentums von artfremden, unzuverlässigen und unwürdigen Mitgliedern, die der ganzen Einrichtung des Berufsbeamtentums schweren Schaden zu bringen drohten. In beiden Gesetzen ist grundsätzlich und eindeutig an der Einrichtung des Berufsbeamtentums als solchem festgehalten worden, und dieses Bekenntnis des neuen Staates zum Berufsbeamtentum wird für die deutsche Beamtenschaft in Zukunft vielleicht wertvoller sein als die durch die Verfassung von Weimar gewährleisteten sogenannten „wohlerworbenen Rechte" der Beamten.

Da das Reich gegenüber den Reichs**bahn**beamten schon bisher nicht mehr das unmittelbare Grundgesetzgebungsrecht des Art. 128 III in Verbindung mit Art. 10 III RV. besaß — diese Kompetenz ist wegen der internationalen Bindungen durch § 19 des mit verfassungsändernder Mehrheit zustandegekommenen Reichsbahngesetzes aufgegeben worden — so mußte demgemäß in den beiden Gesetzen die Deutsche Reichsbahngesellschaft besonders ermächtigt werden (BerufsBeamtGes. § 1 IV; BeamtenReichsGes. § 2 II), von sich aus für ihren Bereich entsprechende Anordnungen zur Angleichung der Rechtsverhältnisse zu treffen. Dies ist geschehen in dem Erlaß der Hauptverwaltung vom 18. April 1933 (— 52.504 Po —) [35]) und den nachfolgenden Ausführungsbestimmungen [36]).

Soviel von den Rechtsquellen. Sie geben der Deutschen Reichsbahngesellschaft die Möglichkeit, ihr Personalrecht in der Perso autonom [37]) weiter zu entwickeln, jedoch in den Grenzen, wie sie insbesondere oben S. 5 angedeutet sind.

---

34) s. dazu Hermann, a.a.O. S. 300 Anm. 2 zu § 33 Perso.

35) Veröffentlicht in „Die Deutsche Reichsbahn", amtl. NachrBl. der Deutschen Reichsbahngesellschaft 1933, 341 ff.

36) Veröffentlicht in „Die Reichsbahn" 1933, 521, 531, 582, 754, 805, 842, 914, 981.

37) Daran ändert auch nichts das Einspruchsrecht der Reichsregierung seit der Nov. z. ReichsBahnGes. v. 1930, vgl. ZtgVDEV 1926, 30. Die Erweiterung der Zuständigkeit des Reichs in Angelegenheiten der Reichsbahn hat an dem autonomen Charakter der Gesellschaft nichts geändert.

II. Der Begriff des Reichsbahnbeamten.

Der Begriff des Beamten ist in den verschiedenen Beamtengesetzen nicht einheitlich geregelt. Zwar hat die Reichsverfassung in ihrem Art. 128 III eine umfassende Regelung der Grundlagen des Beamtenverhältnisses durch Reichsgesetz in Aussicht gestellt; jedoch sind derartige Bestimmungen nicht erlassen worden. Auch die übrigen Gesetze — sowohl die älteren [38]), als auch die neueren [39]) — durch die Rechts- und Dienstverhältnisse von Beamten geregelt worden sind, setzen den Begriff dieses „Beamten", dessen Verhältnisse sie ordnen, voraus, ohne zu sagen, was sie eigentlich unter dem Begriff des „Beamten" verstehen [40]). Die Entscheidung darüber, wann eine Person als Beamter anzusehen sei, ist daher mangels positiver Vorschriften von jeher in jedem einzelnen Fall unter Zugrundelegung der beamtenrechtlichen Normen, der Rechtsprechung und der besonderen Tatumstände der Wissenschaft vorbehalten geblieben [41]).

Auch auf die Begriffsbestimmung des Reichsbahnbeamten hat der Gesetzgeber verzichtet. § 1 des Reichsbahnpersonalgesetzes sagt lediglich: „Die Deutsche Reichsbahngesellschaft übt ihre Befugnisse durch Beamte (Reichsbahnbeamte), Angestellte und Arbeiter aus" und setzt damit den Begriff des Beamten als feststehend voraus. Ob aber der Reichsbahnbeamte Beamter im Sinne des öffentlichen Rechts ist, läßt sich nicht allein aus dieser Bestimmung des § 1 RBahnPersGes. entnehmen, sondern muß unter Berücksichtigung allgemein rechtlicher Gesichtspunkte entschieden werden.

1. Das öffentlich-rechtliche Dienstverhältnis als wesentlichstes Begriffsmerkmal des Beamtenverhältnisses.

Wenn auch im Schrifttum, Rechtsprechung und Sprachgebrauch keineswegs Einstimmigkeit über den Begriff des Beamten herrscht, so steht doch als wesentlichstes [42]) Begriffsmerkmal des Beamtenverhältnisses die öffentlich-rechtliche Natur des Dienstverhältnisses fest [43]). Das Wesen des öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnisses besteht im Gegensatz zu jedem Privatdienstverhältnis darin, daß ersteres sich nach den zwingenden Vorschriften des öffentlichen Rechts richtet und nicht auf dem Wege vertraglicher Vereinbarung zustandekommen kann. Die Unterscheidung zwischen öffentlichem und privatem Recht ist für die Rechtsordnung von

---

38) ALR Teil 2 Titel 10 §§ 1—3.

39) Auch das ReichsBeamtGes. gibt keine Bestimmung des Begriffs des Reichsbeamten im allgemeinen, sondern bestimmt nur, wer als Reichsbeamter„ i. S. dieses Gesetzes" anzusehen ist.

40) Vgl. Bayr. BeamtGes. Art. I; Sächsisches Zivilstaatsdiener Ges. § 1; Württemb. Beamtengesetz, Art. I; Thür. Beamtenges. § 1; BerufsBeamtGes. v. 7. 4. 33 u. zahlreiche andere Beamtengesetze, endlich auch § 359 StGB.

41) Die Entwicklung hat zunächst ihren Abschluß gefunden durch das sogen. BeamtReichsGes. v. 30. Juni 33 Kap. I u. II.

42) Nach Laband, a.a.O. Bd. I, 391 das einzige Begriffsmoment.

43) W. Jellinek, im Handb. d. Deutsch. Staatsrechts II, 20 ff.

grundlegender Bedeutung. Sie ist nach dem Gesichtspunkt der an einem Rechtsverhältnis beteiligten Rechtssubjekte zu treffen. Stehen sie als gleichgeordnet einander gegenüber, so daß keines dem anderen als übergeordnet erscheint, so handelt es sich um privates Recht; ist aber eines der an einem Rechtsverhältnis beteiligten Rechtssubjekte mit hoheitlicher Zwangsgewalt ausgestattet [44]), so handelt es sich um öffentliches Recht. Das sichtbarste Merkmal eines Rechtssubjektes des öffentlichen Rechts bildet daher die hoheitliche Zwangsgewalt [45]), die in der Regel einen der an dem Rechtsverhältnis Beteiligten dem anderen gegenüber als untergeordnet erscheinen läßt. Mit ihr ist an sich nur der Staat ausgestattet. Unter Berücksichtigung der historischen Entwicklung und aus Zweckmäßigkeisgründen verleiht jedoch der Staat auch anderen Verbänden hoheitliche Zwangsgewalt gegenüber ihren Mitgliedern und gestaltet diese Verbände somit zu Körperschaften des öffentlichen Rechts. Entsprechend diesem Grundsatz wird daher die Begründung eines öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnisses nur dann möglich sein, wenn auf der einen Seite ein Rechtssubjekt des öffentlichen Rechts steht. Damit erhebt sich die Frage nach der Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahngesellschaft: Ist sie geeignet, Trägerin der öffentlich-rechtlichen Funktion eines Dienstherrn im Sinne des deutschen Beamtenrechts zu sein? Die Beantwortung dieser Frage erfordert eine kurze Untersuchung, ob sie als Dienstherrin der Reichsbahnbeamten in dem oben erwähnten Sinne angesprochen werden kann.

2. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft als Trägerin der öffentlich-rechtlichen Funktion eines Dienstherrn im Sinne des deutschen Beamtenrechts.

Während im Anfang vielfach Unklarheiten über die Stellung der Deutschen Reichsbahngesellschaft im Rechts- und Wirtschaftsleben herrschte, ist heute in Rechtsprechung, Schrifttum und Verwaltungspraxis die Deutsche Reichsbahngesellschaft allgemein als juristische Person des öffentlichen Rechts anerkannt [46]). Sie führt zwar den Namen einer „Gesellschaft", in Wahrheit entspricht sie aber keiner der im deutschen bürgerlichen oder Handelsrecht festgelegten Gesellschaftsformen, auch nicht

---

44) Fleiner, a.a.O. S. 51.

45) Jellinek, im Hdb. d. Deutschen Staatsrechts II, 22.

46) Entsch. d. VerwGerHofs Braunschweig in DJZ 1925, 1684; OLG-Stuttgart in ZtgVDEV 1925, 1086; RGSt. 60, 139; RG in JW 1928, 1457; RG in VerkRechtlRdsch. 1925, 730; ArchfEisWes. 1928, 1526; HessRspr. 1928, 195; Sarter-Kittel, S. 226 ff.; Hermann, S. 83; Häffner, im ArchfEis.-Wes. 1927, 1248; 1640 ff.; Haustein in ArchöffR 11, 109 ff.; Fleiner, S. 122; Heilfron, EisEntsch. 48, 198 ff.; Ottmann, im ArchfEisWes. 1927 561 ff.; Lassar, im JahrbdöffR 14, 202; Roßmann, in ZtgVDEV 1926, 338; Magdeburg, ebenda S. 1108; Blüher, in ZtgVDEV 1926, 93; Seybold, ebenda 1925, 363 ff.; Fromm, in „Die Reichsbahn" 1926, 295; Rennen, in JW 1925, 1264; Götte, in JW 1925, 2746 ff.; Bühler, im HdbdDeutschStaatsr. I, 599 ff.; W. Jellinek, Verwaltungsrecht S. 179 ff.

der einer deutschen Aktiengesellschaft [47]). Die Form, wie sie die Deutsche Reichsbahngesellschaft darstellt, ist im deutschen Rechtsleben neu; in der Begründung zum Reichsbahngesetz [48]) wird sie unter I 2 B als „eine Gesellschaft eigenen Rechtes mit privatwirtschaftlichem Charakter, aber mit starkem öffentlich-rechtlichem Einschlag" bezeichnet. Entscheidend für die Ausnahmestellung der Gesellschaft ist, daß sie nicht etwa wie die Aktiengesellschaft des Handelsgesetzbuchs — mit der sie in erster Linie zu vergleichen wäre — durch Vertrag gegründet, sondern durch einen einseitigen Akt der Reichsgesetzgebung ins Leben gerufen worden ist; denn das Recht, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen zu betreiben (Art. 89 RV.) ist ein staatliches Hoheitsrecht und als solches nur durch einen Akt der Gesetzgebung übertragbar [49]). Hieraus allein ist m. E. schon zu entnehmen, daß es sich bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft nicht um eine juristische Person des Privatrechts handeln kann, zumal die Begründung zwar von einem privat*wirtschaftlichen*, nicht aber von einem privat*rechtlichen* Charakter spricht. Wohl scheint der Aufbau der Gesellschaft in Anlehnung an die Form der Aktiengesellschaft vorgenommen zu sein — aus gewissen Bezeichnungen des Reichsbahngesetzes wie: Stamm- und Vorzugsaktien, Dividende, Generaldirektor, Verwaltungsrat hat man geglaubt, diese Folgerung ziehen zu müssen —, aber gerade diese Institute der Aktiengesellschaft sind nichts weiter als eine Form: gemäß § 16 II RBahnGes. finden die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über Handelsgesellschaften auf die Reichsbahngesellschaft nur insoweit Anwendung, als Reichsbahngesetz oder Satzung es ausdrücklich bestimmen. Die Abweichung vom Handelsrecht besteht hauptsächlich darin, daß es bei der Reichsbahngesellschaft an der für die Aktiengesellschaft in § 250 HGB. zwingend vorgeschriebenen [50]) Generalversammlung fehlt. Deren Aufgaben liegen gemäß § 16 III RBahnGes. dem Verwaltungsrat ob. Auch in den Bestimmungen über die Ausgabe von Aktien, die Rechte der Aktionäre und in anderen Punkten finden sich im Reichsbahngesetz und Satzung wesentliche Unterschiede von dem für die Handelsgesellschaften geltenden Bestimmungen. Lediglich die Vorzugsaktien könnten ein wesentliches Argument für eine privatrechtliche Auffassung der Deutschen Reichsbahngesellschaft darstellen; denn diese Vorzugsaktien in Höhe von zwei Milliarden Reichsmark sind — im Gegensatz zu den dreizehn Milliarden Stammaktien — als Aktien im handelsrechtlichen Sinne anzusehen (vgl. §§ 4 und 5 der Gesellschaftssatzung [51]).

Mit Recht hat aber insbesondere das Reichsgericht in seiner grundlegenden Entscheidung vom 19. März 1926 (RGSt. 60, 139) den überwiegend öffentlich-rechtlichen Charakter der Deutschen Reichsbahngesellschaft festgestellt, indem es ausführt:

---

47) v. Kienitz, in EisEntsch. 41, 88 ff., insbes. S. 93; Spieß, in ZtgVDEV 1924, 685.
48) Drucks. d. Reichstags 1924 Nr. 452 S. 15.
49) Anschütz, Anm. zu Art. 90 RV.
50) Staub, Anm. 2 u. 7 zu § 250 HGB.
51) Sarter-Kittel, Anm. I c zu § 5 Stzg.

„Die Deutsche Reichsbahngesellschaft ist eine mit eigener Rechtspersönlichkeit und mit dem Recht der Selbstverwaltung ausgestattete, aber in die Verfassung des Reiches eingegliederte und seiner Aufsicht unterstehende öffentlich-rechtliche Anstalt in der Form einer Handelsgesellschaft . . .Eine nähere Betrachtung der Entstehung der Aufgaben und des Aufbaues des Unternehmens ergibt, daß dieses seinem inneren Wesen nach dem öffentlichen Recht angehört. Die privatrechtliche Seite der Gesellschaft ist nur insoweit anzuerkennen, als es Inhalt und Zweck des Gesetzes erfordern".

Einen ganz ähnlichen Standpunkt nimmt auch das Urteil des Reichsgerichts vom 11. März 1929 (RGZ. 124, 104) ein.

Übereinstimmend mit der Auffassung des Reichsgerichts spricht der Reichsfinanzhof in seinem Gutachten vom 27. November 1925 von dem öffentlich-rechtlichen Charakter der Deutschen Reichsbahngesellschaft [52]).

Ferner hat das Preußische Justizministerium durch Verordnung vom 5. April 1927 ausdrücklich festgestellt, daß die Deutsche Reichsbahngesellschaft als juristische Person des öffentlichen Rechts anzusehen sei [53]).

Die Eigenschaft der Deutschen Reichsbahngesellschaft als juristische Person des öffentlichen Rechtes äußert sich hauptsächlich in folgenden Punkten:

Die Gesellschaft hat bei der Führung ihres Betriebes die Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu wahren, §§ 2, 23 RBahnGes. Der gesamte Kreis der öffentlich-rechtlichen Befugnisse des früheren Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" ging gemäß § 17 RBahnGes. auf die Deutsche Reichsbahngesellschaft und ihre Stellen über. Diesen Stellen der Reichsbahn sind die öffentlich-rechtlichen Befugnisse und Pflichten verblieben [54]). Die Gesellschaft übt auf ihrem Gebiet die Bahnpolizei aus (Art. 91 RV. in Vbdg. mit der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 und der Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. Mai 1928 sowie §§ 16, 17 RBahnGes.) [55]); sie ist berechtigt, ein Dienstsiegel mit dem Reichsadler zu führen, § 17 RBahnGes. Weiter ist sie zur Vornahme amtlicher Handlungen, die sonst bestimmten staatlichen Behörden vorbehalten sind, wie Ausübung von Zollbefugnissen, Vornahme öffentlicher Beurkundungen und Beglaubigungen befugt [56]). Die Reichsbahngesellschaft besitzt gemäß §§ 10 und 5 RBahnGes. ein Betriebsrecht umfassendster Art. Das dem Reich nach Art. 90 RV. zustehende Enteignungsrecht für die Eisenbahnen ist gemäß § 38 I RBahnGes. auf die Deutsche Reichsbahngesellschaft übergegangen [57]). Erwähnt seien ferner noch die Steuerbefreiung, § 14, und die Sonderstellung auf dem Gebiet

52) Entsch. d. RFinHofs 17, 236; DJZ 1926 Nr. 1; JW 1926, 395; ArchfEisWes. 1926, 788; ZtgVDEV 1926, 385.

53) JMin.Bl. 1927 Nr. 15 S. 137.

54) RG in Verk.Rechtl.Rdsch. 1925, 730; KG in DJZ 1928, 1615; KG in EisEntsch. 47, 140; DJZ 1926, 72; LZ 1930, 1409.

55) OVG in JW 28, 439; EisEntsch. 44, 326; Jaschkowitz, S. 682, 988.

56) Im Rahmen ihrer Zuständigkeit aufgenommene Urkunden sind öffentliche Urkunden i. S. von § 415 ZPO. Götte, in JW 1925, 2746; RG in DJZ 26, 72; HansOLG in JurRdsch. 25, 1396.

57) Anschütz, zu Art. 19 RV.

des Versicherungswesens, Wirtschafts- und Arbeitsrechts, § 16 IV RBahnGes.[58]).

Daß die Reichsbahngesellschaft eine **deutsche** Gesellschaft ist, bedarf heute keiner weiteren Begründung mehr, nachdem seit dem 17. Mai 1930 alle Mitglieder des Verwaltungsrates von der Deutschen Regierung ernannt werden, § 9 GesStzg.[59]).

Den größten Teil der Aufgabe der Deutschen Reichsbahngesellschaft stellt also nach dem Gesagten die Erfüllung öffentlicher Aufgaben dar, die das Reich als an sich ihm obliegend der Gesellschaft übertragen hat. Alle diese Gründe lassen daher erkennen, daß die Deutsche Reichsbahngesellschaft nicht eine privatrechtliche Gesellschaft[60]), sondern eine Gesellschaft sui generis (sui iuris) ist, die zu den Subjekten des öffentlichen Rechts[61]) gehört und als solche Trägerin eines öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnisses sein kann. Diese Anschauung kommt auch in der Begründung zum Reichsbahngesetz 1924 zum Ausdruck, wenn auf S. 16 F ausgeführt wird:

> „Daß die Reichsbahngesellschaft als Dienstherr eines öffentlichen Dienstverhältnisses auftreten kann, liegt darin begründet, daß sie Trägerin eines öffentlichen Unternehmens ist und damit in die Reihe jener Dienstherren eintritt, die, abgesehen von Reich oder Land, als Träger eines Zweiges der öffentlichen Verwaltung Herren öffentlicher Dienstverhältnisse zu sein pflegen, wie Gemeinden, Kommunalverbände, Religionsgesellschaften. Die Bedeutung der Reichsbahn für das Gemeinwesen ist nach den ihr zugedachten Aufgaben und Rechten so überragend, daß sie die besondere Treue und Hingabe, die das Kennzeichen des öffentlichen Dienstverhältnisses bildet und im Gegensatz zu den bloß schuldrechtlichen Verpflichtungen eines privaten Dienstvertrages steht, ebenso beanspruchen kann, wie der Staat selbst".

Trotz ihrer rechtlichen Selbständigkeit steht aber die Deutsche Reichsbahngesellschaft — ein Gesichtspunkt, der bisher bei den Untersuchungen über die Stellung der Gesellschaft zum Reich viel zu wenig Beachtung

58) Haustein, Die Stellung der Reichsbahn im Sozialrecht, in „Die Reichsbahn" 1930, 753 ff.; Kasack, Sozialversicherung bei der Deutschen Reichsbahn, in ZtgVDEV 29, 881 ff.

59) Der deutsche Charakter der Gesellschaft war auch vor dem gewahrt, da von 1924—1930 von den 18 Mitgliedern des Verwaltungsrates 14 Deutsche und 4 Ausländer waren.

60) Die privatrechtliche Auffassung vertreten insbesondere Potthoff, Die Rechtsstellung des Reichsbahnbeamten, S. 7; Hüfner, in VerkRechtlRdsch. 1925 Nr. 2, 3, 6 und 1926 Nr. 8; Reindl, Jahrbuch für Eisenbahnwesen 1925-26, 17; v. d. Leyen, HdwbdStW S. 568.

61) Die Deutsche Reichsbahngesellschaft wird ihrer Entstehung und ihrem Wesen nach zu den öffentlich-rechtlichen Körperschaften im weiteren Sinne zu zählen sein, wenn sie auch in Bezug auf Rechtsform und Rechtsstellung der öffentlich-rechtlichen Körperschaften mancherlei Abweichungen aufzuweisen hat. So auch Seybold, in ZtgVDEV 65. Jahrgang S. 364; Fleiner, S. 122; Blüher, in ZtgVDEV 1926 Nr. 4 bezeichnet sie als eine öffentliche Anstalt. Ähnlich Haustein in ZtgVDEV 25, 1140; Peters, in PrVBl. 48, 621 ff.; Bühler S. 601; Sarter-Kittel S. 229.

gefunden hat[62]) — nicht außerhalb des Reichs[63]), sondern bildet im Gegenteil mit ihm ein einheitliches Ganzes, denn die Einführung der Selbstverwaltung bedeutete nicht etwa eine vollständige Loslösung von der Politik des Reiches, sondern geschah, um die Reichsbahn gegen das System der unfruchtbaren Partei- und Interessenpolitik der Weimarer Verfassung zu schützen. Reich und Deutsche Reichsbahngesellschaft haben die gemeinsame Rechtspflicht einer einheitlichen Politik zum Besten der deutschen Volkswirtschaft.

3. Die Reichsbahnbeamten sind öffentliche Beamte; das Rechtsverhältnis zwischen ihnen und der Deutschen Reichsbahngesellschaft gehört dem öffentlichen Recht an.

Als durch das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 (s. oben, S. 3 ff.) eine Trennung der Aufsicht von der Leitung der Reichsbahn vollzogen wurde, mußte die Neugestaltung des Unternehmens selbst zwangsläufig auch eine Neuregelung der Rechtsverhältnisse des Reichsbahnpersonals hervorrufen. Es entstand die Frage: Wie ist es möglich, die Beamtenstellung der Tatsache anzupassen, daß der neue Dienstherr der Eisenbahnbeamten nicht mehr das Reich ist, sondern eine „Gesellschaft"? Wenn auch die Umformung der Reichsbahn in eine „Gesellschaft" es unmöglich machte, für ihre Bediensteten die Eigenschaft als unmittelbare Reichsbeamten beizubehalten, so brauchte doch damit die Beamteneigenschaft überhaupt noch nicht aufgegeben zu werden. Die rechtliche Gestaltung des Beamtenverhältnisses war in verschiedenen Formen möglich. Durch das Reichsbahngesetz (§ 19 I, IV in Vbdg. mit § 1 I RBahnGes.) wurde eine neue, dem besonderen Zwecke der Reichsbahn angepaßte Rechtsform des Beamten geschaffen: Der Reichsbahnbeamte. Damit wurde einerseits an dem Berufsbeamtentum festgehalten, andererseits zugleich die Möglichkeit geschaffen, dieses Beamtenverhältnis unter Einschränkung der Beamtenrechte entsprechend der Natur der Deutschen Reichsbahngesellschaft als eines wirtschaftlichen Unternehmens, das nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu arbeiten hat[64]), zu gestalten.

Nach den Gesetzen und ihren Begründungen besteht kein Zweifel, daß die Reichsbahnbeamten Beamte im eigentlichen Sinne, also keine Privatbeamten, sondern öffentliche Beamte sind, die in einem öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis zu der Deutschen Reichsbahngesellschaft stehen.

In der Begründung 24 zum Reichsbahngesetz heißt es unter I 2 F:

> „Es hätte in Frage kommen können, die Reichsbahnbeamten in Angestellte umzuwandeln. Der Entwurf geht diesen Weg nicht, weil

---

62) Vgl. dazu den Vortrag des Generaldirektors Dr. Dorpmüller: „Die Reichsbahn in ihrer Verbundenheit zu Wirtschaft und Staat", veröffentlicht in „Die Reichsbahn" 1933, 246 ff., insbes. S. 427; Lassar, in JahrbdöffR 1926, 194.

63) Sarter-Kitel, S. 226.

64) § 2 RBahnGes. Sarter-Kittel, S. 266 III.

er, abgesehen von dem Gesichtspunkte, wohlerworbene Rechte der Beamten in größtmöglichstem Umfange bestehen zu lassen, das Berufsbeamtentum mit seinen Vorzügen für eine geordnete und leistungsfähige Geschäftsführung dem Unternehmen erhalten will.

Das Gesetz erreicht das Ziel, auf dem Gebiete des Personalgesetzes den neuen Rechtszustand aus dem bisherigen Zustand organisch zu entwickeln und aus der Vergangenheit beizubehalten, was sich bewährt hat, durch die Schaffung eines neuen Beamtentyps, des Reichsbahnbeamten".

Die Begründung 24 zu § 1 RBahnPersGes. fügt hinzu:

„In der Fassung des Abs. I wird der Grundgedanke der Schaffung eines Beamten neuen, eigenen und öffentlichen Rechtes festgelegt. Da der Reichsbahnbeamte hierdurch Beamter im Sinne der Reichsverfassung wird, ist er es auch auf allen Gebieten des öffentlichen Rechts".

Auch bei der Beratung der Gesetzentwürfe im Reichstag [65]) ist dies seinerzeit, um jeden Zweifel auszuschließen, vom Reichsverkehrsminister ausdrücklich betont worden.

Das Beamtenverhältnis ist im Gegensatz zu allen anderen Dienstverhältnissen seinem Inhalt nach ein öffentlich-rechtliches Gewalt- und Schutzverhältnis [66]) des Staates zu den Beamten. Ist der Beamte einerseits verpflichtet, seine ganze Kraft restlos dem Staate und seinen Aufgaben zur Verfügung zu stellen, so übernimmt dieser dafür die Sicherung seines standesgemäßen Unterhalts; Unterhalt nicht nur während der Dienstzeit in Form von „Gehalt", sondern auch darüber hinaus als Wartegeld und Ruhegehalt, sogar über den Tod hinaus als Witwen- und Waisengeld. Auf der anderen Seite hat der Beamte eine besondere Gehorsams-, Treue- und Dienstpflicht dem Staat gegenüber zu erfüllen [67]). In diesem Sinne ist auch das Verhältnis der Reichsbahnbeamten zur Reichsbahngesellschaft ausgestaltet worden. Der Reichsbahnbeamte hat die Pflicht, seine ganze Persönlichkeit und Arbeitskraft zur Verfügung zu stellen (§ 15 Ziff. 2a PersO); dafür hat die Deutsche Reichsbahngesellschaft als seine Dienstherrin für ihn zu sorgen, nicht nur während der Dienstzeit durch Gewährung von Gehalt, sondern auch durch Ruhegehalt und Hinterbliebenenfürsorge (§§ 22, 23 PersO; Einzelheiten s. III der Arbeit). Die Erfüllung der dem Reichsbahnbeamten obliegenden Dienstpflicht ist daher auch nicht etwa Vertragserfüllung, sondern Erfüllung eben dieser besonderen Treue- und Gehorsamspflichten.

Für die öffentlich-rechtliche Natur des Reichsbahnbeamtenverhältnisses spricht ferner die Regelung der Begründung des Dienstverhältnisses. An sich wäre es möglich und denkbar, alle dem Beamtenverhältnis innewohnenden Rechte und Pflichten auch in einem privat-

---

65) 25. Sitzung am 27. August 1924, Stenogr.Ber. S. 967.

66) z. B. strafrechtlicher Schutz bei rechtmäßiger Ausübung des Amtes: §§ 110, 113, 114, 116, 136 StGB., RGSt. 60, 139; RGZ 95, 145; 111, 121; OVG 65, 175; 70, 257; Laband, Bd. I, 435; Rehm, Bd. II, 88.

67) s. Sarter-Kittel, S. 232, Anm. III.

rechtlichen Verhältnis festzulegen [68]). Der Unterschied liegt aber in der Art der Begründung des Dienstverhältnisses. Im Gegensatz zum Privatdienstverhältnis, das die Eingehung eines zivilrechtlichen Vertrages darstellt, kommt das Beamtenverhältnis nicht durch Vertrag, sondern durch einseitigen Hoheits- oder Verwaltungsakt des Staates zustande [69]). Dieser einseitige Staatsakt wird Anstellung genannt. Dienstherr wird in den meisten Fällen der Staat selbst sein. Der Staat kann aber dieses Recht, öffentlich-rechtliche Dienstverhältnisse zu schaffen, übertragen an eine öffentlich-rechtliche Körperschaft [70]). Da die Deutsche Reichsbahngesellschaft nach heute herrschender Ansicht eine Körperschaft des öffentlichen Rechts ist (vgl. oben, S. 10 ff.), so ist auch die Anstellung und Beförderung der Reichsbahnbeamten ein öffentlich-rechtlicher Akt, der nach den Vorschriften des öffentlichen Rechtes zu beurteilen ist [71]). Zur Vornahme dieses Verwaltungsaktes ist die Deutsche Reichsbahngesellschaft ermächtigt durch § 17 RBahnGes. [72]), wonach ihr dieselben öffentlich-rechtlichen Befugnisse erhalten bleiben, wie sie vordem das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" besaß.

Daß die Reichsbahnbeamten öffentliche Beamte sind, tritt auch in zahlreichen weiteren Gesetzesbestimmungen zutage: nach § 23 RBahnGes. und § 8 PersO sind sie verpflichtet, das öffentliche Interesse und das Interesse der Gesellschaft zu wahren. Sie haben ferner gemäß § 3 RBahnPersGes. ihre Dienstgeschäfte unter Wahrung der Reichsverfassung und der Gesetze gewissenhaft wahrzunehmen. Der Reichsbahnbeamte wird nach dem Dienstantritt auf die Reichsverfassung vereidigt, § 5 PersO. Er gilt grundsätzlich als auf Lebenszeit angestellt, § 2 RBahnPersGes. Die Lebenslänglichkeit der Anstellung ist zwar rechtlich kein wesentliches Merkmal des Beamtenverhältnisses; der Begriff des Berufsbeamtentums hat aber die Lebenslänglichkeit und dauernde Übertragung des Amtes zur Voraussetzung [73]). Ferner wird er gemäß § 19 I RBahnGes. entsprechend dem R e i c h s beamten behandelt — namentlich in Bezug auf das Diensteinkommen (§ 26 RBahnGes.) [74]), Dienststrafrecht (§ 5 RBahnPersGes.), Fehlbeträge (§ 7 RBahnPersGes.), Verfolgung vermögensrechtlicher Ansprüche aus dem Dienstverhältnis (§ 8 RBahnPersGes.). Auch aus diesem, dem privatrechtlichen Dienstverhält-

---

68) Ursprünglicher Vorschlag des Dawes-Plans!

69) RGZ 110, 192; Brand, RBeaGes S. 14.

70) Vgl. oben S. 9 u. 10; dieses Recht hat z. B. auch die Reichsbank: § 9 d. Bankgesetzes v. 30. Aug. 1924 (RGBl. II, 235); daß ihre Beamten in einem öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis stehen, ist wohl bisher noch nicht bestritten worden.

71) Vgl. Begr. zum RBahnGes Teil I Ziff. 2 f., Teil II zu § 17 und Begr. zu den §§ 1 u. 2 RBahnPersGes; Sarter-Kittel, S. 231 D II 1; Roser, Anm. 1 Abs. 3 zu § 6 PersO; Reindl, in ZtgVDEV 1925 Nr. 10 S. 272.

72) Vorbild für diese Bestimmung ist § 12 des Staatsvertrages vom 30. April 1920; Sarter-Kittel, Anm. 2 S. 194.

73) RGSt 54, 261; Sarter-Kittel, Anm. zu § 2 RBahnPersGes (vgl. auch § 2 RBeaGes); Köttgen, S. 147; Meyer-Anschütz, § 143; Anschütz, Enzykl. § 36.

74) Roser, Anm. 1; Hermann, Anm. 2 zu § 11 PersO; Sarter-Kittel, Anm. II zu § 26 RBahnGes.

nis völlig fremden Gesichtspunkten ergibt sich die Beamteneigenschaft des Reichsbahnbeamten.

Das Bürgerliche Gesetzbuch spricht zwar auch von „Beamten" („Privatbeamten", § 622); hätte jedoch die Absicht bestanden, die Reichsbahnbeamten zu einem besonderen Typ von „Privatbeamten" etwa im Sinne von § 622 BGB. zu machen, so hätte dies in den das Personalrecht der Reichsbahnbeamten regelnden Rechtsquellen zum Ausdruck kommen müssen.

Für die öffentlich-rechtliche Natur des Reichsbahnbeamtenverhältnisses spricht weiterhin die Sonderstellung, die diese Beamten gleich anderen öffentlichen Beamten im Sozialrecht einnehmen [75]. So sind auch die im unfallversicherungspflichtigen Betrieb [76] beschäftigten Reichsbahnbeamten und deren Hinterbliebene dem Unfallfürsorgegesetz vom 18. Juni 1901 (RGBl. S. 211) unterstellt [77], § 9 RBahnPersGes., § 24 PersO. Desgleichen sind die Reichsbahnbeamten vom Geltungsbereich der Reichsversicherungsordnung ausgenommen. Sie sind ferner befreit von der Kranken-, Unfall-, Invaliden- und Angestelltenversicherung. Auf diesem Gebiet hat die Deutsche Reichsbahngesellschaft die Aufgaben der Reichsbahnverwaltung übernommen, §§ 10, 11 RBahnPersGes.

Es ergibt sich demnach aus dem Wortlaut der Gesetze, ihrer Begründung, ihrem Zweck und ihrer Entstehungsgeschichte, daß die Reichsbahnbeamten ihrer Rechtsstellung und ihrem Wesen nach öffentliche Beamte sind, und daß das Rechtsverhältnis zwischen ihnen und der Deutschen Reichsbahngesellschaft dem öffentlichen Recht angehört [78].

Demgegenüber ist von Potthoff in seiner bereits erwähnten Schrift [79] die Ansicht vertreten worden, der Reichsbahnbeamte habe nur den Namen und die Anstellungsbedingungen mit den Staatsbeamten gemein, von dem Wesen des Beamtentums als eines Staatsdienertums sei aber kaum noch etwas geblieben. Er vertritt den Standpunkt, das Beamtenrecht sei nur ein Teil des allgemeinen Arbeitsrechtes.

Dieser Ansicht kann jedoch nicht beigetreten werden. Das Beamtenrecht und das Arbeitsrecht sind sowohl ihrem allgemeinen Wesen nach, als auch in ihren Rechtsformen im einzelnen grundverschieden [80]. Die Erwägungen Potthoffs sind weniger rechtlicher als vielmehr politischer und wirtschaftlicher Natur. Eine derartige Betrachtungsweise ist jedoch nur möglich de lege ferenda. Unmöglich ist es, bei der Auslegung bereits ergangener Gesetze politische Gesichtspunkte walten zu lassen. Die Rechts- und Dienststellung der Reichsbahnbeamten ist unter Berücksichtigung der

---

75) s. § 1 des Unfallfürsorgegesetzes für Beamte und für Personen des Soldatenstandes vom 18. 6. 1901 (RGBl. S. 211) nebst Änderungen.

76) § 537 Ziff. 5 RVersO in der Neufassung vom 20. 12. 28 (RGBl. I, 405).

77) Vgl. dazu Eger, EisEntsch. 48, 354.

78) So auch Sarter-Kittel, S. 230 II; Roser Anm. 1 zu § 8 PersO; v. Kienitz, in EisEntsch. 41, 89; Seybold, in ZtgVDEV 1925, 363 ff.; Hermann, Anm. 3 zu § 8 PersO.

79) Potthoff, „Die Rechtsstellung der Reichsbahnbeamten", S. 10.

80) Kaskel, im BeamtJahrb. 26, 423, 483; Brand, im Verw.Arch. 32, 158 ff.

besonderen Verhältnisse der Deutschen Reichsbahngesellschaft in der Weise ausgestaltet worden, daß sie denen eines Reichs b e r u f s b e a m t e n und nicht eines Reichs a n g e s t e l l t e n entsprechen [81]).

Auch die Rechtsprechung ist nicht der Ansicht Potthoffs gefolgt und das Reichsgericht hat in seinem grundlegenden Urteil vom 28. April 1925 (JW. 1925, 1647 ff.) die Reichsbahnbeamten als öffentliche Beamte anerkannt [82]).

In Rechtsprechung [83]) und Schrifttum [84]) ist heute die Unterordnung des Reichsbahnbeamten unter die mittelbaren Reichsbeamten herrschend [85]). Die Bezeichnung „mittelbarer Reichsbeamter" ist m. E. jedoch nicht ganz zutreffend und geeignet, Mißverständnisse hervorzurufen. Die Reichsbahnbeamten sind keine „mittelbare Reichsbeamten" im hergebrachten begrifflichen Sinne, da hierunter in der Wissenschaft die Beamten des § 1 Satz 2 RBeaGes. verstanden werden. Man unterscheidet [86]) in der Rechtslehre allerdings in Anlehnung an § 1 RBeaGes. zwei Arten von Reichsbeamten:

1.) die sogenannten unmittelbaren Reichsbeamten, die vom Kaiser [87]) angestellt wurden, und

2.) die sogenannten mittelbaren Reichsbeamten, die zwar von den Ländern angestellt wurden, aber nach Vorschrift der Reichsverfassung den Anordnungen des Kaisers [88]) Folge zu leisten verpflichtet waren [89]).

Gemeinsam und wesentlich war demnach bei den Arten von Reichs-

---

81) OLG Stuttgart in DJZ 1920, 1442; BayObLG in LZ 1925, 878.

82) Es heißt dort u. a. in den Gründen: „Das Reichsbahngesetz hat aus der völligen Loslösung der Reichsbahn von der Reichsverwaltung nicht die Folgerung gezogen, die Reichsbeamten der Eisenbahn in Angestellte oder Privatbeamte umzuwandeln; es hat vielmehr unter Beibehaltung des Berufsbeamtentums eine neue Art von Reichsbeamten geschaffen. Daß der Gesetzgeber von dem Grundgedanken ausging, einen Beamten n e u e n, e i g e n e n und ö f f e n t l i c h e n R e c h t s zu schaffen, ist auch in der Begründung zum Entwurf des Reichsbahngesetzes ausdrücklich hervorgehoben"; so auch RGSt. in ZtgVDEV 1926 Nr. 17; Urteil des RG vom 19. November 1925, III 419/25; RGSt. 60, 2.

83) RG in ZtgVDEV 1926, 466; OLG Stuttgart, ebenda 1925, 1086; BayOblG München in JW 1925, 1647, 1926, 1458; KG in JurRdsch. 1926 H. 13/14 Spruchbeil. 1086; OLG Hamm in EisEntsch. 43, 294; RFinHof in JW 1926, 395; VerwGerHof Braunschweig, in DJZ 1925 Nr. 4.

84) Sarter-Kittel, S. 321 II b; Köttgen, im HdbdDStR II, 95; Blüher, in ZtgVDEV 1926, 96; Stieler, „Grundfrage" S. 49; Friedrichs, im Art. „Beamtenrecht", im HdbdRW v. Stier-Somlo 1926 Bd. I, 146; Polomski, in „Die Reichsbahn" 1925, 59; **A. M.:** Potthoff, a.a.O. S. 10; Hüfner, Verk.-RechtlRdsch. 1925, 160, 159, 161; Reindl, JahrbfEisWes. 1925/26, 22; Ztg. VDEV 1925, 272.

85) So auch die Ansicht der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft.

86) Die Unterscheidung stammt aus dem PreußALR § 69 II 10.

87) Jetzt vom Reichspräsidenten (RGBl. 1919, 285), Art. 179 Abs. I RV.

88) s. Anm. 87.

89) Früher z. B. die unteren und mittleren Beamten der Post- und Telegraphenverwaltung, die Militär- und Zivilbeamten des Reichsheeres, z. T. die Offiziere und Militärärzte.

beamten die Verpflichtung zur Dienstleistung für das Reich. Der Unterschied bestand nur in der Person des Anstellenden.

Die Reichsbahnbeamten sind aber keine Beamten im Sinne des Reichsbeamtengesetzes, weder unmittelbare, noch mittelbare.

Unmittelbare Reichsbeamte sind sie nicht mehr, da das Reich aufgehört hat, ihr Dienstherr zu sein. Dienstherrin ist die Deutsche Reichsbahngesellschaft. Die Reichsbahnbeamten sind Beamte der Gesellschaft; dem Reich gegenüber haben sie — wie Sarter-Kittel, S. 231 II b selbst zutreffend bemerken — außer der Treupflicht durch den Beamteneid (§ 5 PersO) keine Pflichten und Rechte mehr. Insbesondere sind vermögensrechtliche und sonstige Ansprüche, die den Beamten aus Dienstverhältnis erwachsen[90]), grundsätzlich gegen die Deutsche Reichsbahngesellschaft geltend zu machen; sie allein ist vor den ordentlichen Gerichten für die Klageerhebung passiv legitimiert[91]).

Auch die Begriffsbestimmung des § 1 Satz 2 RBeaGes. der sogenannte mittelbare Reichsbeamte des früheren Rechts, erfaßt die Reichsbahnbeamten nicht. Die Merkmale ihrer Rechtsverhältnisse sind völlig verschieden von denen der Reichsbahnbeamten. Daß für die Rechtsbeziehungen zur Gesellschaft vielfach die gleichen Vorschriften gelten, wie nach Reichsrecht für die Reichsbeamten, ist ohne Einfluß auf die Frage ihrer dienstlichen Stellung zum Reich. Sie stellen eine neue Art von Reichsbeamten dar[92]). Sie mögen allenfalls als mittelbare Reichsbeamte im weiteren Sinne, als mittelbare, im Dienste einer Reichsaufgaben erfüllenden öffentlich-rechtlichen Körperschaft stehende Reichsbeamte definiert werden[93]). Die Reichsverfassung gibt in Art. 10 Ziff. 3 die allgemeine Bezeichnung „Beamte öffentlicher Körperschaften"[94]). Sie stehen begrifflich den Beamten der preußischen Körperschaften gleich (ALR § 69 II 10[95]).

4. Die Reichsbahnbeamten sind Beamte im Sinne der Reichsverfassung.

Die Reichsbahnbeamten sind also, wie die bisherige Untersuchung gezeigt hat, ihrer Rechtsstellung und ihrem Wesen nach öffentliche Beamte. Sie sind nicht nur Beamte der Gesellschaft, deren Interessen sie wahrzunehmen haben, sondern — wie die Reichsbeamten — zugleich Diener der Allgemeinheit und haben daher auch das öffentliche Interesse zu wahren. Hieraus folgt in Verbindung mit den in § 23 RBahnGes. festgelegten Pflichten, daß auch die Reichsbahnbeamten unter den Gesamtbeamtenbegriff fallen, den die Reichsverfassung ihren

90) Brand, S. 477 Nr. 4.
91) s. GVG § 71.
92) RGZ 109, 92; Brand, S. 17 Nr. 2.
93) So Seybold, in ZtgVDEV 1926, 96.
94) Außer den Reichsbahnbeamten sind zu nennen die Beamten der Reichsbank, der Rentenbank, der Bank für deutsche Industrieobligationen.
95) So auch Soelling, in JurRdsch. 1926, 379.

beamtenrechtlichen Bestimmungen zugrundegelegt hat, und somit Beamte auch im Sinne der Reichsverfassung sind. Dies wurde seinerzeit ausdrücklich bei den Beratungen des Reichsbahngesetzes im Reichstag[96]) von dem damaligen Reichsverkehrsminister Oeser betont:

> „Der Reichsbahnbeamte ist Beamter im Sinne der Reichsverfassung und bleibt im Sinne der Reichsverfassung ein Beamter. Er hat infolgedessen eine Reihe von Rechten und Pflichten auferlegt bekommen, die er nicht hätte auferlegt bekommen, wäre er nicht Beamter, besäße er fortan nicht auch die Beamteneigenschaft".

Ferner heißt es in der Begründung zu § 1 RBahnPersGes.:

> „In der Fassung des Abs. I wird der Grundgedanke der Schaffung eines Beamten neuen, eigenen und öffentlichen Rechtes festgelegt. Da der Reichsbahnbeamte hierdurch Beamter im Sinne der Reichsverfassung wird, ist er es auch auf allen Gebieten des öffentlichen Rechts".

Es finden daher auf den Reichsbahnbeamten die beamtenrechtlichen Vorschriften der Reichsverfassung Anwendung, soweit nicht Reichsbahngesetz und Satzung, Reichsbahnpersonalgesetz oder die Perso ausdrücklich ein anderes bestimmen, naturgemäß mit Ausnahme derjenigen Bestimmungen, die sich — wie z. B. Art. 46 — lediglich auf Reichsbeamte beziehen. Auch für das Folgende gilt, was bereits im Anfang der Arbeit (s. S. 7 ff.) über die Anwendung der Weimarer Verfassung und ihre heutige Auslegung gesagt worden ist.

Die Grundsatzgesetzgebung für das Beamtenrecht aller öffentlichen Körperschaften liegt gemäß Art. 10 RV. dem Reich ob, das nach Art. 128 III die Grundlagen des Beamtenverhältnisses aller Beamten zu regeln hat. Diese Bestimmung ist jedoch von geringer Bedeutung für die Rechtsverhältnisse der Reichsbahnbeamten, da diese durch § 19 des mit verfassungsändernder Mehrheit zustandegekommenen Reichsbahngesetzes auf eine andere Rechtsgrundlage gestellt worden sind.

Nicht anwendbar auf die Reichsbahnbeamten ist Art 16 RV, da sie keine mit der unmittelbaren Reichsverwaltung betraute Beamte sind. Der Grundsatz des Art. 16, der die Anerkennung des landsmannschaftlichen Charakters der Beamtenschaft ausspricht, ist jedoch fast wörtlich in § 21 des Reichsbahngesetzes übernommen und somit auch für die Reichsbahngesellschaft unmittelbar verbindlich gemacht worden. Diese Bestimmung unterscheidet sich von dem Art. 16 nur dadurch, daß sie das Erfordernis der Landesangehörigkeit, welches nach Art. 16 Satz 1 nur für die Beamten gilt, auch für die Angestellten und Arbeiter vorschreibt. Die Fassung „sollen in der Regel" zeigt, daß es sich bei dieser Bestimmung nicht um zwingendes Recht handelt, sondern der Reichsbahnverwaltung Raum läßt für Ausnahme von der Regel.

Dem Wortlaut des Art. 39 RV entspricht die Vorschrift der Ziffer 5 des § 13 Perso, wonach die Reichsbahnbeamten zur Ausübung ihres

---

96) Sitzung vom 27. August 1924 S. 967 der Stenogr. Berichte.

Amtes als Mitglieder des Reichstages [97]) keines Urlaubs bedürfen. Zur Wahrnehmung aller anderen öffentlichen Ehrenämter, z. B. als Mitglied eines Landtags, einer Provinzial-, Kreis- oder Gemeindevertretung bedarf der Reichsbahnbeamte eines Urlaubs; desgleichen wenn er sich um einen Sitz im Reichstag bemüht, Satz 2 Ziff. 5 § 13 PersO [98]).

Unmittelbar geltendes Recht für die Reichsbahnbeamten ist ferner Art. 128 I RV, wonach alle Staatsbürger ohne Unterschied nach Maßgabe der Gesetze und entsprechend ihrer Befähigung und ihren Leistungen zu den öffentlichen Ämtern zuzulassen sind; ferner Art. 128 II, wonach alle Ausnahmebestimmungen gegen weibliche Beamte beseitigt werden [99]). Die praktische Bedeutung des Abs. I darf jedoch nicht überschätzt werden [100]), denn das Recht des Staates und der Selbstverwaltungskörper auf freie Auswahl unter den befähigten Anwärtern auf ein Amt ist durch diese Bestimmung nicht eingeschränkt. Alle Befähigten haben das gleiche Recht, sich um ein Amt zu bewerben; keinem steht aber ein Recht zur Seite, das betreffende Amt oder überhaupt ein Amt zu erhalten [101]). Auch Abs. II ist von geringer Bedeutung, da dieser Verfassungsgrundsatz schon durch das mit verfassungsändernder Mehrheit beschlossene Reichsgesetz über die Rechtsstellung der weiblichen Beamten vom 30. Mai 1932 (RGBl. I, 245) stark durchbrochen worden ist. Die dort enthaltenen Sondervorschriften für weibliche Beamte haben noch erhebliche Erweiterungen erfahren in den §§ 3 Ziff. 2, 8 und insbesondere 7 Kap. III BeamtenReichsGes.

Der Grundsatz des Art. 129 Satz 1, wonach die Anstellung der Beamten auf Lebenszeit erfolgt, soweit nicht durch Gesetz etwas anderes bestimmt ist, hat in § 2 RBahnPersGes. seinen besonderen Ausdruck für die Reichsbahnbeamten gefunden [102]).

Eine der umstrittensten Bestimmungen der Reichsverfassung ist diejenige, daß die wohlerworbenen Rechte der Beamten unverletzlich sind. Die Reichsverfassung hat diesen Satz als Grundrecht der Beamten in Art. 129 Satz 3 ausgesprochen und dieses Grundrecht gilt auch für die Reichsbahnbeamten, da sie ja — wie wir sahen — Beamte im Sinne der Reichsverfassung sind. Was aber eigentlich unter „wohlerworbenen Rechten" zu verstehen ist, bleibt in Rechtsprechung und Schrifttum außerordentlich umstritten [103]). Ohne die Frage hier im einzelnen zu untersuchen — sie würde über den Rahmen der Arbeit weit hinausgehen — sei nur so viel gesagt, daß z. B. das Recht auf standesgemäßen Unterhalt zu den wohlerworbenen Rechten gehört, während es ein wohlerworbenes Recht auf ein Amt und die damit verbundene Ausübung der Dienst-

97) „Die Volksvertretungen der Länder werden aufgehoben": Art. 1 „Gesetz über den Neuaufbau des Reichs" vom 30. Januar 1934.

98) Bezügl. der Fortgewährung der Dienstbezüge für die Zeit des Fortbleibens vom Dienst vgl. Hermann, Anm. 7 u. Roser, Anm. 6 zu § 13 PersO.

99) Anschütz, Anm. 4 zu rt. 128; Brand, S. 37 ff.

100) Bredt, S. 260.

101) RG in Gruch. 73. Jahrg. H. 3 S. 353; vgl. auch unten.

102) Vgl. S. 16 d. A.; Sarter-Kittel, Anm. 3 S. 186.

103) Anschütz, Anm. 2 zu Art. 129 RV und das Schrifttum daselbst.

obliegenheiten[104]) im deutschen Staatsrecht nicht gibt und auch früher nicht gegeben hat[105]). Die Führung eines Amtes ist eine Pflicht, aber kein Recht; der Staat bezw. der Selbstverwaltungskörper würde ja sonst auch keine Möglichkeit besitzen, ungeeignete Kräfte aus seiner Verwaltung zu entfernen.

Der ordentliche Rechtsweg für die vermögensrechtlichen Ansprüche (Art. 128 I 4) steht auch den Reichsbahnbeamten offen, jedoch nach Maßgabe der Bestimmungen der §§ 149 ff. des Reichsbeamtengesetzes, die subsidiär auch für die Reichsbahnbeamten gelten[106]). Wichtig ist, daß sie wegen eines Anspruchs aus dem Dienstverhältnis erst dann vor Gericht klagen können, wenn die oberste Reichsbehörde — bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft gemäß § 8 Satz 2 RBahnPersGes. der Generaldirektor entschieden hat[107]).

Art. 130 I der Reichsverfassung: „Die Beamten sind Diener der Gesamtheit, nicht einer Partei" bringt nur etwas selbstverständliches zum Ausdruck: der Beamte hat sich bei Ausübung des ihm übertragenen Amtes lediglich durch das Staatsinteresse leiten zu lassen. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft dient ihrem ganzen Wesen und Bestand nach unmittelbar dem öffentlichen Interesse. In erhöhtem Maße ist daher der Reichsbahnbeamte als Beamter im Sinne der Reichsverfassung „Diener der Gesamtheit" und diese Pflicht ist für ihn durch § 23 I RBahnGes. und § 8 Satz 1 PersO noch besonders zum Ausdruck gebracht worden.

Das durch Art. 130 III RV bisher gewährleistete Recht auf besondere Beamtenvertretungen ist für den gesamten Bereich der Reichsverwaltung aufgehoben worden. Auf Grund dieser Maßnahme wurde auch für den Bereich der Deutschen Reichsbahngesellschaft das Recht ihrer Beamten auf Berufs- und Standesvertretung, welches bisher in den §§ 6 RBahnPersGes., 18 Ziff. 1 PersO seinen besonderen Ausdruck gefunden hatte[108]), aufgehoben. Die Einrichtung der Reichsbahnbeamtenvertretungen hat am 31. Dezember 1933 zu bestehen aufgehört; neue Beamtenvertretungen in anderer Form (z. B. Beamtenführer) dürfen bei den Reichsbahnstellen nicht mehr gebildet werden[109]).

Naturgemäß unterliegt die persönliche Freiheit des Beamten, sein Recht zur Beschwerde, zur sachlichen Kritik, die nach der Reichsverfassung gewährleistete Freiheit der Wissenschaft und ihrer Lehre (Art. 142 RV), sowie andere Befugnisse ähnlicher Art nicht nur den allgemeinen, für alle geltenden, sondern auch noch gewissen besonderen Beschränkungen, welche sich aus den Pflichten seines Amtes und Standes ergeben. Die hervorgehobene Natur der Beamtenstellung erheischt es, daß der Beamte nicht nur innerhalb, sondern auch außerhalb seines Dienstes in allen

---

104) Fleiner, Anm. 3 S. 93.

105) Brand, Beamtenrecht S. 117 ff.; Meyer-Anschütz, S. 584, 614; W. Jellinek, S. 363.

106) § 8 RBahnPersGes; RGZ 117, 163.

107) Einzelheiten s. Roser, S. 384 ff.; Hermann, Anm. 8 zu § 11 PersO.

108) Bezüglich des früheren Rechtszustandes s. die Ausführungen bei Roser und Hermann zu § 18 PersO; Sarter-Kittel zu § 6 RBahnPersGes.

109) Verfügung des Generaldirektors vom 30. November 1933 (— 51. 533 Pvrb —), bekanntgemacht in „Die Reichsbahn" 1933 Nr. 49 S. 1013 ff.

Lebenslagen diejenigen Formen wahren muß, die das Ansehen, das Vertrauen und die Würde einer solchen Stellung nach der allgemeinen Verkehrsanschauung verlangen [110]).

5. Die Reichsbahnbeamten sind auch Beamte im Sinne des Reichsstrafgesetzbuches.

Von dem oben erläuterten Begriff des Beamten im Sinne des Staatsrechts ist streng zu unterscheiden der andere Begriff des Beamten, der auf Grund des § 359 StGB entwickelt worden ist. Nach § 359 StGB sind unter Beamten im Sinne des Strafrechts zu verstehen alle im Dienste des Reichs oder in unmittelbarem oder mittelbarem Dienste eines Landes (früher Bundesstaats) auf Lebenszeit, auf Zeit oder nur vorläufig angestellte Personen, ohne Unterschied, ob sie einen Diensteid geleistet haben oder nicht.

Der Beamtenbegriff ist hier somit ein weiterer als im staatsrechtlichen Sinne. Während jeder Beamte im Sinne des Staatsrechts auch Beamter im Sinne des Strafrechts ist, fallen unter § 359 StGB auch solche Personen, die zwar in einem Angestelltenverhältnis — sei es auch privatrechtlicher Natur — zum Reich oder zu den Ländern und Gemeinden usw. stehen, ohne jedoch Beamte im Sinne des Staatsrechts zu sein [111]). Stets aber muß es sich dabei um die Ausübung von Befugnissen öffentlich-rechtlicher Natur handeln, die aus der Staatsgewalt abzuleiten sind und unmittelbar oder mittelbar staalichen Zwecken dienen [112]). Aus der unter II 3 der Arbeit angestellten Untersuchung erhellt, daß bei den Reichsbahnbeamten diese Voraussetzungen des § 359 StGB erfüllt sind; er ist somit auch im Sinne des Strafrechts als Beamter anzusehen. Dies ist noch besonders in § 28 V ADA zum Ausdruck gekommen [113]).

Der besondere Schutz, den der Beamte durch das Strafgesetzbuch genießt, kommt danach also auch dem Reichsbahnbeamten zugute. Straf-

---

110) Treffender als das Schrifttum kennzeichnen den Inhalt und Sinn von Art. 130 I und II RV eine Reihe von Entscheidungen des Preußischen Oberverwaltungsgerichts; s. z. B. OVG 78, 445 ff.; 77, 509 ff., besonders 512; 493 ff., 495, 501; 76, 473.

111) RGSt. 60, 139; ReichsDiszHof v. 20. 10. 1924 bei Schulze-Simon, S. 13; vgl. ferner RGSt. 56, 367; 50, 356; GoltdA 46, 43; ferner Hochheiser, Der Beamtenbegriff im deutschen Reichsstrafrecht 1929.

112) Brand, S. 13; RGSt. 62, 383; 60, 141.

113) Ebenso die Begründung zu RBahnPersGes § 1 Satz 2: „Da der Reichsbahnbeamte Beamter im Sinne der Reichsverfassung wird, ist er es auch auf allen Gebieten des öffentlichen Rechts, z. B. des StGB." Ebermayer, Anm. 4, Frank, Anm. II zu § 359 StGB.; ferner: Sarter-Kittel, S. 231; Roser, Anm. 1 zu § 8 Perso; Brand, S. 8; Witte, in „Die Reichsbahn" 1925, 154; RGSt. 60, 2 139; RG in JW 1925, 1447; in JW 1927, 718 ff.; in JW 1928, 1457; BayObLG. in HRR 1, 113; ArchfEisWes 1926, 1000 ff.; gegen die Anwendung des § 359 StGB sprechen sich aus OLG Marienwerder (JurRdsch. 1925 Nr. 22 Spruchbeil. 1227); OLG Frankfurt a. M. in JW 1926, 622.

taten, die gegen ihn in seiner dienstlichen Stellung verübt werden, unterliegen nach dem Strafgesetzbuch besonderen Strafen, z. B. § 196 StGB: Wer einen Reichsbahnbeamten beleidigt, begeht Beamtenbeleidigung. Zur Stellung des Strafantrags ist dann außer dem Beleidigten auch die vorgesetzte Reichsbahndirektion berechtigt. Das Recht der Reichsbahndirektionen, für ihre Beamten Strafantrag nach § 196 StGB zu stellen, ergibt sich aus § 17 RBahnGes. Ferner: wer einen Reichsbahnbeamten durch Gewalt oder Drohung zur Vornahme oder Unterlassung einer Amtshandlung nötigt, begeht Beamtennötigung gemäß § 114 StGB; diese wird strenger bestraft als die Nötigung des § 240 StGB.

Besonders weitgehend ist der strafrechtliche Schutz bei den Bahnpolizeibeamten, die Staatsgewalt ausüben: Wer einen Reichsbahnbeamten in Ausübung seiner Staatsgewalt Widerstand leistet, begeht Widerstand gegen die Staatsgewalt nach § 113 StGB.

Umgekehrt gelten die strengeren Vorschriften, die im Strafgesetzbuch für die Amtspflichtverletzungen von Beamten enthalten sind, auch für die Reichsbahnbeamten und für Hilfsbeamten der Reichsbahngesellschaft [114]). Man unterscheidet hier die sogenannten uneigentlichen Amtsdelikte einerseits, das sind Handlungen, die auch strafbar sind, wenn sie von Privatpersonen begangen werden und die nur in höherem Grade strafbar sind, wenn ein Beamter sie begeht, und die eigentlichen Amtsdelikte andererseits, die nur von Beamten begangen werden können. Unter die erste Gruppe fallen z. B. Beamtenunterschlagung (§ 350 im Vergleich zu § 246 StGB), Beamtenkörperverletzung (§ 340 im Vergleich zu § 223 StGB), Beiseiteschaffung von Urkunden (§ 348 im Vergleich mit § 133 StGB). Zu der zweiten Gruppe gehören die passive Beamtenbestechung, §§ 331, 332, 334 StGB [115]) und Mißbrauch der Amtsgewalt nach § 339 StGB.

III. Die Rechtsstellung der Reichsbahnbeamten im Verhältnis zur Reichsbahngesellschaft.

Der bisherige Teil der Arbeit hatte den Begriff des Reichsbahnbeamten und seine Rechtsstellung nach außen zum Gegenstand der Untersuchung. Es soll jetzt das Verhältnis zwischen Reichsbahnbeamten und Gesellschaft erörtert werden. Der folgende Abschnitt kann jedoch nur einen Überblick über Einzelheiten der Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten der Deutschen Reichsbahngesellschaft geben, da eine erschöpfende Darstellung des geltenden Reichsbahnbeamtenrechts nicht Zweck und Aufgabe dieser Arbeit ist. Sie muß Kommentaren und Lehrbüchern vorbehalten bleiben.

---

114) RG in JW 1924, 1878; RG in JW 1928 1457 = Ztg VDED 1928, 798.

115) Gegen den Bestechenden gelangt § 333 StGB zur Anwendung.

1. Die Anstellung.

Gemäß § 1 II PersO sind zwei Arten des Erwerbes der Eigenschaft als Reichsbahnbeamter zu unterscheiden:

a) Der überwiegende Teil der bisherigen Reichsbahnbeamten ist durch einen Akt der Gesetzgebung Reichsbahnbeamter geworden. Nach § 20 I RBahnGes. wurden die im Dienste des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" stehenden Reichsbeamten mit Ausnahme der Beamten für den Dienst der Aufsichtsbehörde mit dem Tage des Überganges des Betriebsrechts auf die Deutsche Reichsbahngesellschaft [116]) kraft Gesetzes Reichsbahnbeamte. Diese „Beamten kraft Gesetzes" wurden also zwangsweise zu Reichsbahnbeamten gemacht, ohne daß ihre Zustimmung zu diesem Wechsel des Dienstherrn zuvor eingeholt und ihnen ein Rücktrittsrecht zu den Reichsdienst eingeräumt worden wäre [117]). Die vermögensrechtlichen Ansprüche sind diesen Reichsbahnbeamten „kraft Gesetzes" jedoch durch § 20 I 2 RBahnGes. gewährleistet.

Besonders zu erwähnen sind die Beamten des § 20 II RBahnGes. Sie standen bei der Übernahme des Betriebes nicht im Dienst des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn", sondern gehörten zu den Verwaltungsbezirken der durch den Friedensvertrag abgetrennten Gebiete (z. B. Danzig, Saargebiet, Memelgebiet!). Auch sie sollten die Möglichkeit des Rücktritts in den Dienst der Deutschen Reichsbahngesellschaft haben. Dieses Recht besteht noch heute und bei Ausübung desselben werden auch sie Reichsbahnbeamte „kraft Gesetzes" [118]).

b) Andererseits wird die Beamteneigenschaft durch die förmliche Anstellung erworben (§ 6 I PersO). Diese ist, wie bereits erwähnt [119]), ein öffentlich-rechtlicher, von der Deutschen Reichsbahngesellschaft vorgenommener Verwaltungsakt. Durch die §§ 1 und 2 RBahn.-PersGes. hat die Gesellschaft die Befugnis erhalten, auch neue Beamte zu ernennen. Die Anstellung und Beförderung wird durch den Generaldirktor vorgenommen. Die Übertragung der Anstellungsbefugnis durch § 6 Ziff. 1 PersO auf den Generaldirektor entspricht § 2 RBahnGes., wonach er der höchste Vorgesetzte aller Reichsbahnbediensteten ist (vgl. § 5 II ADA). Von dieser Anstellungsbefugnis wird eine Ausnahme gemacht bezüglich der Direktoren und oberen Beamten der Gesellschaft. Gemäß § 3 PersO Teil II werden diese vom Verwaltungsrat auf Vorschlag des Generaldirektors ernannt.

Diejenigen ehemaligen Reichsbeamten, die auf Grund des § 20 I RBahnGes. kraft Gesetzes in den Dienst der Deutschen Reichsbahngesellschaft übernommen worden sind (s. oben unter a), bedurften einer nochmaligen Anstellung nicht; wohl aber kommt für sie eine Beförderung in Frage. Dasselbe gilt bezüglich der Beamten, die von der Möglichkeit des

116) Am 11. Oktober 1924.

117) Die Rechtmäßigkeit dieser Maßnahme ist heute herrschend anerkannt: vgl. Sarter-Kittel, zu § 20 RBahnGes; Richhardt, S. 66 ff.

118) s. Begr. 24 II zu § 20 RBahnGes.

119) oben, S. 16 d. A.

Rücktrittsrechts nach § 20 II RBahnGes. Gebrauch machen. Für die Beamteneigenschaft beider Kategorien ergibt sich hierdurch jedoch kein Unterschied.

Wie der Reichsbeamte (§ 4 I RBeaGes.), so erhält auch der neu anzustellende Reichsbahnbeamte über seine Anstellung eine Anstellungsurkunde, durch deren Aushändigung das Beamtenverhältnis begründet wird [120]), § 6 Ziff. 1 Satz 2 PersO. Während es beim Reichsbeamten bisher bestritten war [121]), ob die Aushändigung dieser Anstellungsurkunde eine rechtsbegründende (konstitutive) oder nur eine kundmachende (deklaratorische) Wirkung hatte, ist für ihn diese Streitfrage jetzt beseitigt durch das sogenannte Beamtenreichsgesetz (s. oben S. 8 d. A.). In § 3 in Verbindung mit § 6 1. c. wird bestimmt, daß das Beamtenverhältnis im Reich, den Ländern, Gemeinden, Gemeindeverbänden und sonstigen Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts nur durch Aushändigung einer Urkunde begründet wird, in der die Worte „unter Berufung in das Beamtenverhältnis" enthalten sind. Wer keine Urkunde in dem vorbezeichneten Sinne erhalten hat, ist nicht als Beamter anzusehen. Der Aushändigung der Urkunde ist damit eine rechtsbegründende (konstitutive) Wirkung bei dem Abschluß des Beamtenverhältnisses zugelegt worden. Für die Reichsbahnbeamten war diese Streitfrage bereits durch § 6 PersO beseitigt. Hiernach ist die Ausfertigung einer Urkunde über die Anstellung und Beförderung zwingende Vorschrift. Die Rechtswirksamkeit der Anstellung und Beförderung ist abhängig von der Ausfertigung und Aushändigung der Urkunde an den Reichsbahnbeamten. Erst in diesem Augenblick tritt er in das Beamtenverhältnis ein [122]).

Die Anstellung der Reichsbahnbeamten gilt grundsätzlich auf Lebenszeit, sofern nicht in der Anstellungs- oder Beförderungsurkunde der Vorbehalt des Widerrufs oder der Kündigung besonders ausgesprochen ist (§ 6 Ziff. 2 PersO; § 2 RBahnPersGes. [123]).

Während für die Erlangung der Beamteneigenschaft als Reichsbeamter nicht unbedingt erforderlich ist, daß derjenige, der als Beamter berufen wird, die deutsche Staatsangehörigkeit [124]) besitzt (Art. 128 I RV steht dem nicht entgegen) [125]) — und an diesem Rechtszustand hat auch das neue Beamtenreichsgesetz nichts geändert — setzt § 1 Ziff. 2 RBahnPersGes. für die Ernennung zum Reichsbahnbeamten den Besitz der deutschen Staatsangehörigkeit voraus [126]).

---

120) Reindl, in „Die Reichsbahn" 1931 Nr. 44, 1932 Nr. 24.

121) RGZ 125, 420; 99, 265; 84, 220; Brand, Anm. 1 zu § 4 RBeaGes.

122) Roser, Anm. 2 und 4 zu § 6 PersO; Reindl, JahrbfEisWes 1925/26, 22 und 24; ders. in „Die Reichsbahn" 1931 H. 44 S. 1000 ff., 1932 H. 24 S. 560 ff.

123) Sarter-Kittel, Anm. zu § 2 RBahnPersGes.

124) s. heute Vo über die deutsche Staatsangehörigkeit v. 5. Februar 1934 (RGBl. I, 85).

125) Brand, Anm. 8 a zu § 4 RBeaGes.

126) Roser, Anm. 4 zu § 1 PersO; Sarter-Kittel, Anm. III § 1 RBahnPersGes; unberührt bleiben die durch Staatsverträge festgelegten Ausnahmen. Reindl, in ZtgVDEV 1925, 272.

Wie jeder Reichsbeamte (§ 3 RBahnGes.), so ist auch der Reichsbahnbeamte vor oder unverzüglich nach seinem Dienstantritt zu vereidigen, § 5 Ziff. 1 Perso. Der Wortlaut der Eidesformel lautet heute:

„Ich schwöre: ich werde Volk und Vaterland Treue halten, Verfassung und Gesetze beachten und meine Dienstpflichten gewissenhaft erfüllen, so wahr mir Gott helfe" [127]).

Diese Vorschrift entspricht der Bestimmung des Art. 176 RV, wonach alle öffentlichen Beamten auf die Reichsverfassung zu vereidigen sind. Da die Reichsbahnbeamten als öffentliche Beamte und Beamte im Sinne der Reichsverfassung anzusehen sind, ist daher ihre Vereidigung bereits gemäß Art. 176 RV zwingendes Recht. § 5 Ziff. 1 Perso hat danach lediglich Bedeutung für die neu anzustellenden (§§ 1, 2 RBahnPers.-Ges.) Reichsbahnbeamten. Einer nochmaligen Vereidigung der Reichsbahnbeamten „kraft Gesetzes" bedurfte es nicht mehr, da sie bereits als Reichs- bezw. Staatsbeamte vereidigt worden sind [128]).

Der Diensteid ist — wie bei den anderen Beamten auch — eine der Anstellung beigefügte feierliche Form, in der das Verständnis der staatsrechtlichen Pflichten des Beamtentums ausdrücklich bekannt und die Erfüllung dieser Pflichten im Wege des Schwurs versprochen wird [129]). Die Vereidigung ist für die Begründung des Beamtenverhältnisses nicht entscheidend. Die Beamteneigenschaft wird erworben durch die Anstellung (s. oben, S. 25 und § 6 Ziff. 1 Abs. II Perso!), nicht durch die Vereidigung. Die Ableistung des Diensteides hat keine rechtsbegründende Wirkung; sie ist jedoch für den Reichsbahnbeamten eine sich aus § 8 Perso ergebende Dienstpflicht. Die Verweigerung der Eidesleistung stellt daher eine schwere Dienstpflichtverletzung dar [130]), die — nunmehr in Übereinstimmung mit § 3 II 2 RBeaGes. (in der Fassung vom 21. Juli 1922 [131]) — die Nichtigkeit des Beamtenverhältnisses bewirkt [132]). Das Beamtenverhältnis erlischt kraft Gesetzes.

Die Möglichkeit der Anfechtung einer durch Täuschung oder Betrug erschlichenen Beamtenstellung, sowie die Nichtigkeitserklärung wird heute allgemein angenommen; es erfahren dann die bürgerlich-rechtlichen Vorschriften der §§ 119 ff., 123 BGB über Nichtigkeit oder Anfechtung wegen Betruges, Irrtums, Zwanges oder Drohung entsprechende Anwendung [133]). Zu weit geht Roser, der (Anm. 3 zu § 6 Perso) eine Anfechtung sogar dann geben will, wenn dem Beamten eine unrichtige Ausfertigung der Anstellungsurkunde ausgehändigt und dadurch schon

---

127) Verfügung des Generaldirektors v. 13. Januar 1934 (— 52. 504 Po —), veröffentl. in „Die Reichsbahn" 1934 H. 3 S. 66. Für die Reichsbeamten vgl. Art. I der Vo vom 2. 12. 33 (RGBl. I, 1017). Den bisherigen Wortlaut s. bei Hermann, S. 59

128) Brand, Anm. 5 zu § 3 RBeaGes.

129) Brand, Anm. 8 zu § 3 RBeaGes.

130) Roser, Anm. 1 II zu § 5 Perso.

131) RGBl. I, 590.

132) Hermann, Anm. 2 zu § 5 Perso; Brand, S. 32; neue Fassung der Perso vom 5. Februar 1931.

133) So schon RGZ 83, 429; Brand, Anm. 8 e zu § 72 RBeaGes und dort zitierte; Hermann, Anm. 4 Abs. II zu § 4 Perso.

Rechtswirksamkeit erzeugt ist. Diese Auffassung ist jedoch mit dem Wesen der Begründung des Beamtendienstverhältnisses und mit der konstitutiven Wirkung der Aushändigung der Urkunde an den Beamten nicht vereinbar [134]). Vgl. hierzu besonders Hermann, Anm. 3 zu § 6 und Anm. 4 Abs. III zu § 4 Perso.

Die allgemeinen Voraussetzungen der Anstellung für die Reichsbahnbeamtenlaufbahn — körperliche und geistige Befähigung, Vorbildung usw. — sind durch besondere Verwaltungsvorschriften und Prüfungsordnungen eingehend geregelt [135]).

2. Die Pflichten der Reichsbahnbeamten.

Rechte und Pflichten der Reichs**bahn**beamten entsprechen denen der **Reichs**beamten insoweit, als dies mit dem Wesen und Zweck der Deutschen Reichsbahngesellschaft vereinbar ist.

Die Rechtsgrundlage für die einzelnen Dienstpflichten, die sich aus dem Beamtenverhältnis ergeben, findet sich im Reichsbahnpersonalgesetz und in der Personalordnung.

Die allgemeinen Hauptpflichten der Reichsbahnbeamten regelt § 8 Perso. Er bildet zugleich die wichtigste materielle Grundlage für das Dienststrafrecht, da eine Verletzung der hier bezeichneten Pflichten ein Dienstvergehen ist und die Dienstbestrafung nach sich zieht (§ 19 Perso). Der in § 8 Satz 2 Perso gewählte Wortlaut ist eine Wiederholung des § 3 I RBahnPersGes., der Satz 1 entspricht dem Abs. I des § 23 RBahnGes. Die Fassung lehnt sich eng an § 10 des Reichsbeamtengesetzes an und ist nur durch den Zusatz ergänzt, daß die Reichsbahnbeamten neben der Wahrung des öffentlichen Interesses in demselben Maße auch die Interessen der Deutschen Reichsbahngesellschaft zu wahren haben. Zwar hat man versucht, einen Konflikt zwischen dem öffentlichen Interesse und dem Interesse der Gesellschaft zu konstruieren [136]); ein solcher Widerstreit der Pflichten kann sich jedoch nicht ergeben, da die öffentlichen Interessen und die der Gesellschaft keinen Gegensatz darstellen, sondern gemäß § 2 RBahnGes. sich zusammen finden und ergänzen und somit in einer Richtung liegen [137]).

Aus der Natur und dem Inhalt des Beamtendienstverhältnisses ergibt sich, daß sich die Pflichten des Beamten gegenüber seinem Dienstherrn nicht einzeln aufzählen lassen. Wie im Reichsbeamtengesetz, so ist dies auch in der Personalordnung vermieden worden. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft hat daher zur Ergänzung des § 8 der Perso eine „Allgemeine Dienstanweisung für die Reichsbahnbeamten (ADA)“ erlassen, in der der Pflichtenkreis der Reichsbahnbeamten noch näher umschrieben ist.

Wie jeder Beamte überhaupt, so hat auch der Reichsbahnbeamte zweierlei Arten von Dienstpflichten zu erfüllen. Einmal die Pflicht zur

134) So auch RGZ 120, 63/67.
135) s. hierzu § 4 Perso; dazu ausführlich Hermann, S. 47 ff.
136) Roser, Anm. 2 zu § 8 Perso.
137) Sarter-Kittel, Anm. I zu § 23 RBahnGes.

gewissenhaften Führung des übertragenen Amtes, zum anderen die Gehorsamspflicht [138]).

a) Der Beamte ist zum Gehorsam gegenüber den dienstlichen Anordnungen seiner Vorgesetzten verpflichtet. Dieser Grundsatz folgt aus der hierarchischen Gliederung der Behördeneinrichtung. Der Beamte braucht aber nur solchen Anordnungen der Vorgesetzten Folge zu leisten, die auf seine Dienststellung als solche Bezug haben [139]), und im Rahmen der örtlichen und sachlichen Zuständigkeit getroffen worden sind [140]). Im übrigen darf der Dienstbefehl nicht offensichtlich den Gesetzen und der Verfassung zuwiderlaufen. Die Pflicht zum Gehorsam läßt sich ihrem Umfang und Inhalt nach kaum erschöpfend umschreiben. Sie bildet die ethische Grundlage des Beamtenverhältnisses; es sind darin Gedanken lebendig geblieben, die geschichtlich an das deutsche Lehenswesen des Mittelalters anknüpfen [141]). Das gemeinsame Kennzeichen ist die gegenseitige Verpflichtung zur Treue. Aus diesem Treuverhältnis fließen letzten Endes alle Pflichten des Beamten gegen den Staat und dessen Grundlagen. Seinen sichtbaren Ausdruck findet das Treuverhältnis in der Ableistung des Diensteides durch den Beamten. Diese ideale Auffassung des Berufsbeamtentums hat auch ihren gesetzlichen Niederschlag gefunden in der neuen Fassung des § 1 RBeaGes. (Kap. II § 3 BeamtenreichsGes. v. 30. Juni 1933 — RGBl. I, 433 —); dort wird das Beamtenverhältnis als „ein öffentlich-rechtliches Dienst- und Treuverhältnis“ erklärt.

b) Die Pflicht zur gewissenhaften Führung des übertragenen Amtes ist die für den Beamten sich aus dem öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis ergebende Pflicht zur Arbeitsleistung. Der Beamte hat seine Dienstgeschäfte unter Beachtung der Reichsverfassung und der Gesetze gewissenhaft wahrzunehmen, § 8 Satz 2 PersO; § 3 Satz 1 RBahnPersGes. [142]). Er hat grundsätzlich seine volle Arbeitskraft den Aufgaben der Reichsbahngesellschaft zur Verfügung zu stellen und muß die ihm übertragenen dienstlichen Verpflichtungen, die der Beruf erfordert, an sich ohne Rücksicht auf zeitliche Dienstdauer erledigen, § 15 Ziffer 2a PersO § 9 ADA [143]). Andererseits ist es öffentlich-rechtliche Aufgabe der Reichsbahnverwaltung, das Maß der Arbeit nach den Fähigkeiten und der normalen Leistungsfähigkeit des einzelnen Beamten angemessen zu regeln. Dem Schutz des Reichsbahnbeamten gegen übermäßige Anstrengung im Dienste dienen insbesondere die übrigen Bestimmungen des bereits erwähnten § 15 PersO bezüglich der Regelung der Arbeitszeit [144]) im

---

138) W. Jellinek, im HdbdDStR II, 24.

139) Anordnungen, die in das Privatleben des Vorgesetzten oder des Beamten eingreifen, brauchen nicht befolgt zu werden: KommRdsch. 1928, 451.

140) Roser, Anm. 3 b zu § 8 PersO.

141) Laband, I § 44.

142) Vgl. § 10 RBeaGes.

143) Diese Verpflichtung entspricht den Richtlinien für die Reichsbeamten vom 14. Dezember 1923 (RGBl. 1924, 1; 1925, 75 u. 243); Roser, Anmerkung 1; Hermann, Anm. 6 I zu § 15 PersO.

144) Zudem dem Beamtenrecht sonst fremden Begriff „Arbeitszeit“ vgl. Hermann, Anm. 2 zu § 15 PersO; Sarter-Kittel, S. 69; Fromm, in „Die Reichsbahn“ 1926, 112.

einzelnen. Danach ist als Regel eine wöchentliche Arbeitszeit von 51 Stunden vorgesehen. Eine Vergütung für Mehrleistungen (sogenannte Überstunden) ist unzulässig, da ja die Beamten gegen die Gewährung der Dienstbezüge ihre volle Arbeitskraft in den Dienst der Gesellschaft zu stellen verpflichtet sind.

Auf demselben Gedanken beruht die Vorschrift des § 3 III RBahn.-PersGes. und des § 9 Ziff. 1 Abs. I PersO, wonach den Reichsbahnbeamten die Ausübung eines Nebenerwerbs oder einer Nebenbeschäftigung nur mit Genehmigung gestattet ist. Abweichend vom Reichsbeamtenrecht [145]), wo gemäß § 16 RBeaGes. nur eine mit fortlaufender Remuneration verbundene Nebenbeschäftigung genehmigungspflichtig ist, bedarf für den Reichs bahn beamten jede sonstige Verwertung seiner Arbeitskraft der Genehmigung durch die Verwaltung [146]), die allein zu befinden hat, ob und wie weit der Beamte durch eine solche der Erfüllung der Aufgaben, die sein Dienstposten mit sich bringt, entzogen wird. Das Reichsbeamtengesetz schreibt zum Unterschied hiervon grundsätzlich die Genehmigung durch die oberste Reichsbehörde vor (§ 16 I); diese Regelung hatte sich jedoch für die große Verwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft als zu schwerfällig und ungeeignet erwiesen [147]).

Unter „Nebenerwerb" im Sinne des § 9 PersO ist jede fortgesetzte, auf Gewinn gerichtete Verwertung der Arbeitskraft zu verstehen, die neben den Dienstgeschäften ausgeübt wird, auch wenn die Ausübung eines „Gewerbes" im gesetzestechnischen Sinn nicht vorliegt [148]). „Nebenbeschäftigung" ist in Anlehnung an das Reichsbeamtenrecht jede Tätigkeit, die ein Beamter neben seinen Dienstgeschäften im Dienst öffentlicher Behörden, juristischer Personen des öffentlichen oder Privatrechts oder im Dienst von Privatpersonen ausübt [149]). Auch die gesetzlich an sich begründete Pflicht zur Übernahme des Amtes eines Vormundes, Gegenvormundes, Pflegers oder Beistandes (§§ 1785, 1784, 1792 IV, 1915, 1694 BGB) fällt unter den Begriff der „Nebenbeschäftigung" im Sinne des § 9 PersO und bedarf daher der Genehmigung [150]). Ausgenommen von der Genehmigungspflicht sind nur die gesetzlich bestimmten Tätigkeiten des Reichstagsabgeordneten [151]), die Wahrnehmung des Amtes eines Schöffen oder Geschworenen, ferner die Erfüllung sonstiger allgemeiner

---

145) Brand, S. 155; s. für die neueste Zeit §§ 9—21 BeamtenreichsGes. v. 30. Juni 1933.

146) Die genehmigende Stelle ergibt sich aus § 9 Ziff. 1 Abs. II PersO; vgl. im einzelnen hierzu die Ausführungen von Roser und Hermann.

147) Roser, Anm. 6 zu § 9 PersO. — Der Generaldirektor und die anderen Mitglieder des Vorstandes der DRBGes. dürfen eine gleichzeitige andere Erwerbstätigkeit oder eine Nebenbeschäftigung nur mit Genehmigung des Verwaltungsrats ausüben, § 7 Teil II PersO.

148) Hermann, Anm. 1, Roser, Anm. 3 zu § 9 PersO; vgl. auch Brand, Anm. 11 zu § 16 RBeaGes.

149) Brand, Anm. 8 zu § 16 RBeaGes; Roser, Anm. 2 zu § 9 PersO.

150) ADA § 23 V; Roser, Anm. 2 Abs. II zu § 9 PersO; so auch für das Reichsbeamtenrecht Brand, Anm. 10 zu § 16 RBeaGes; Meyer-Anschütz, a.a.O. S. 597.

151) Da nach § 13 Ziff. 5 PersO (s. Art. 39 RV!) Reichsbahnbeamte als Mitglieder des Reichstags keines Urlaubs bedürfen.

staatsbürgerlicher Pflichten (z. B. Wahrnehmung eines Termins als Zeuge oder Sachverständiger). Rein wissenschaftliche, schriftstellerische oder künstlerische Tätigkeit ist kein Nebenerwerb, kann aber Nebenbeschäftigung [152]) sein.

Daß die Annahme von Geschenken oder Belohnungen wenn sie in Bezug auf die dienstliche Tätigkeit des betreffenden Reichsbahnbeamten gemacht werden, gleichfalls der Genehmigungspflicht der Verwaltung unterliegen (§ 9 Ziff. 1 Satz 1 PersO, § 3 III RBahnPersGes., § 23 I ADA), beruht nicht allein auf dem Gedanken, daß es selbstverständliche Pflicht eines jeden Beamten — auch des Reichsbeamten — ist, das ihm übertragene Amt gewissenhaft zu versehen, sondern hat noch seinen Grund im Folgendem: Jede derartige Annahme würde, wenn durch sie die Ausübung des Dienstes irgendwie beeinflußt worden wäre, eine strafbare Handlung, nämlich Bestechung gemäß §§ 331, 332 StGB darstellen. Es wäre auch unvereinbar mit dem Ansehen der Reichsbahnbeamtenstellung, in Anerkennung dienstlicher Tätigkeit Belohnungen in Empfang zu nehmen.

Ein besonderer Ausdruck der bereits oben, S. 29, erwähnten Pflicht zu Treue und Gehorsam ist die dem Beamten obliegende Schweigepflicht. Sie bezieht sich auf Dinge, die ihm durch seinen Dienst bekannt werden („Angelegenheiten der Gesellschaft“), soweit sie „ihrer Natur nach erforderlich oder vorgeschrieben“ sind (§ 3 II RBahnPersGes., § 9 Ziff. 2 PersO; vgl. dazu die §§ 1, 12 RBeaGes. [153]). Durch diese dem Reichsbeamten auferlegte Verpflichtung zur Dienstverschwiegenheit soll das Interesse der Deutschen Reichsbahngesellschaft gesichert werden. Diese Pflicht reicht sogar über die Dauer des Beamtenverhältnisses hinaus: Auch die Beamten, die aus ihrem Amt freiwillig ausgeschieden, entlassen oder zur Ruhe gesetzt sind, haben die Pflicht zur Amtsverschwiegenheit [154]). Auch eine Vernehmung als Zeuge oder Sachverständiger darf sich auf Angelegenheiten des Dienstgeheimnisses nicht erstrecken, so lange die Verwaltung nicht ihre Ermächtigung erteilt hat [155]). Die §§ 376 ZPO, 54 StPO für die Vernehmung als Zeuge und die §§ 402, 408 ZPO, 72, 76 II StPO für die Tätigkeit als Sachverständiger finden auch auf die Reichsbahnbeamten Anwendung.

Schließlich ist noch hervorzuheben die selbstverständliche Pflicht eines jeden Beamten — also auch des Reichsbahnbeamten —, neben der pflichttreuen und gewissenhaften Erfüllung der Aufgaben, die sein Dienst mit sich bringt, „durch sein Verhalten in und außer dem Dienst der Achtung, die sein Beruf erfordert, sich würdig zu erweisen“, § 8 Satz 2 PersO (vgl. § 10 RBeaGes.). Diese ihm durch das Gesetz ausdrücklich auferlegte Pflicht eines achtungswürdigen Verhaltens beruht auf der Beamtenstellung als einer Vertrauensstellung; die hervorgehobene Natur der Beamtenstellung als einem Dienst für die Öffentlichkeit bringt es mit sich,

---

152) RDisHof bei Schulze-Simon 273 und 284, 271—279.
153) Roser, Anm. 8 zu § 9 PersO; zum Reichsbeamtenrecht s. Brand, zu § 11 RBeaGes.
154) Roser, S. 106.
155) Vgl. Anm. 146 S. 30 d. A.

daß der Beamte nicht nur innerhalb, sondern auch außerhalb des Dienstes in allen Lebenslagen sich so verhalten muß, wie es die Würde, das Ansehen und das Vertrauen einer solchen Stellung nach der allgemeinen Volksanschauung verlangen[156]). Auch in dieser Bestimmung zeigt sich deutlich der öffentlich-rechtliche Charakter des Dienstverhältnisses der Reichsbahnbeamten. Eine derartige Rechtspflicht wäre im Rahmen eines Privatdienstverhältnisses undenkbar.

3. Die Rechtsfolgen der Pflichtverletzung.

Verletzt der Reichsbahnbeamte die ihm obliegenden Amtspflichten, so kann er auf dreierlei Weise zur Verantwortung gezogen werden:

a) Eine Verletzung seiner Dienstpflichten kann strafrechtliche Folgen haben;

b) Sie kann ferner eine dienstliche (disziplinarische) Bestrafung des Beamten nach sich ziehen;

c) Sie kann endlich zivilrechtlich bedeutsam werden, indem der Beamte den durch die pflichtwidrige Handlung verursachten Vermögensschaden ersetzen muß[157]).

a) Strafrechtliche Folgen.

Die durch die ordentlichen Strafgerichte zu verfolgenden Amtspflichtverletzungen der Reichsbahnbeamten sind die gleichen wie die der Reichsbeamten und aller öffentlichen Beamten überhaupt. Sie sind in den §§ 331—359 StGB festgelegt und wurden bereits unter II 5 der Arbeit erörtert.

b) Disziplinarische Folgen.

Gemäß § 23 II Satz 1 RBahnGes. wird ein Reichsbahnbeamter, der die ihm obliegenden Pflichten verletzt, unter sinngemäßer Anwendung des jeweiligen Dienststrafrechts der Reichsbeamten zur Rechenschaft gezogen. In dieser Bestimmung kommt der öffentlich-rechtliche Charakter des Reichsbahnbeamtenverhältnisses am klarsten zum Ausdruck, denn die Disziplinargewalt bedeutet die Ausübung eines Zwanges gegen den Gewaltunterworfenen (vgl. oben, S. 10). Unter Dienststrafrecht ist die gesamte Materie des Dienststrafrechts, materielles wie prozessuales zu

---

156) Sarter-Kittel, Anm. I a zu § 3 RBahnPersGes; Roser, Anm. 4 zu § 8 PersO. Ausführlich zum Reichsbeamtenrecht s. Brand, Anm. 8 zu § 10 RBeaGes.

157) Brand, Anm. A 2 zu § 13 RBeaGes: Es können wegen ein und derselben Handlung alle drei Haftungsformen Platz greifen.

verstehen[158]). Es sind demnach die §§ 72—133 RBeaGes. auf die Reichsbahnbamten sinngemäß anzuwenden[159]) Die Personalordnung bringt zur Ausschließung von Zweifeln, die sich aus der Vorschrift der sinngemäßen Anwendung des Reichsbeamtenrechts ergeben könnten, in ihrem § 19 A nochmals eine zusammenfassende Darstellung des Dienststrafrechts der Reichsbahnbeamten[160]) in sachlicher Übereinstimmung mit dem Reichsbeamtenrecht[161]). Nur insoweit die Bestimmungen des Reichsbeamtengesetzes in § 19 A PersO keine Aufnahme gefunden haben, ist auf die Paragraphen des Reichsbeamtengesetzes zurückzugreifen. Die Befugnisse der obersten Reichsbehörde[162] werden vom Generaldirektor wahrgenommen (§ 23 II 2 RBahnGes.), der dieses Recht auf andere Stellen der Gesellschaft übertragen kann, eine Maßnahme, die sich für den umfangreichen Beamtenapparat der Reichsbahngesellschaft als erforderlich und zweckmäßig erwiesen hat. Unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der Gesellschaft sind gemäß § 5 II RBahnPersGes. für die Besetzung der entscheidenden Dienststrafgerichte die Reichs b a h n beamten wie R e i c h s beamte zu behandeln, d. h. Richter in den Dienststrafgerichten können nicht nur Reichsbeamte, sondern auch Reichsbahnbeamte sein. Zuständig sind die Dienststrafgerichte des Reichs, § 5 I RBahn. PersGes.[163]). Auch die Begnadigung von Reichs b a h n beamten wird durch den Reichspräsidenten ausgeübt[164]).

c) Privatrechtliche Folgen[165]).

Abgesehen von den dienststrafrechtlichen und disziplinarischen Folgen einer Dienstpflichtverletzung kann diese auch zivilrechtliche Schadensersatzansprüche gegen den Beamten begründen. Voraussetzung für die Haftpflicht eines Beamten ist der Eintritt eines Vermögensschadens, der sowohl durch ein Tun als auch durch ein Unterlassen herbeigeführt sein kann[166]). Nicht vermögensrechtliche Ansprüche, wie sie sich etwa aus der Verletzung öffentlich-rechtlicher Pflichten durch den Beamten ergeben

158) Über die rechtliche Natur des Dienststrafrestts und der Dienstvergehen, die im Rahmen dieser Arbeit nicht ausführlicher behandelt werden können, zumal keine Besonderheiten bezüglich der Reichsbahnbeamten bestehen, vgl. die eingehende Darstellung bei Roser und Hermann zu § 19 A PersO; ferner Brand, Reichsbeamtengesetz S. 305 ff.; Labes, in Hirths Annalen 89, 213 ff.

159) RDiszHof v. 30. Juni 1925; Schulze-Simons 29 = DRZ 1925, 173.

160) Hermann, Anm. 2 S. 154.

161) So auch § 28 ADA.

162) z. B. zur Einleitung des Verfahrens, zur Ernennung des die Untersuchung führenenden Beamten usw.

163) s. §§ 86—89, 108, 110, 117 RBeaGes.

164) Verfügung der Hauptverwaltung vom 4. Januar 1928 (— 51. 563. 514/27 —); § 118 RBeaGes; Brand, Anm. hierzu.

165) Vgl. dazu ausführlich Roser u. Hermann zu § 32 PersO; Brand, Anm. A 1 c zu § 13 RBeaGes; Grundsätze über die Haftpflicht: RG in DJZ 1924, 110 ff.; OLG Darmstadt, in DJZ 1924, 124; Ullmann, in Beamten-Jahrbuch 26, 335 ff.

166) Brand, Anm. 6 b S. 128.

würden (z. B. Verletzung der Pflicht zur Wahrung der Interessen der Reichsbahngesellschaft, der Amtsverschwiegenheit, eines achtungswürdigen Verhaltens usw.), sind nicht verfolgbar, denn bei ihnen ist niemals — wie bei privatrechtlichen Ansprüchen — eine Umwandlung in einen Geldanspruch gemäß dem Grundsatz der §§ 280 ff. BGB (dem sogenannten Erfüllungsinteresse) möglich. Eine Ahndung dieser Amtspflichtverletzung ist lediglich im Wege des oben unter b) besprochenen Dienststrafverfahrens möglich.

Schadensersatzpflichtig kann der Reichsbahnbeamte sowohl jedem Dritten gegenüber als auch der Reichsbahngesellschaft selbst sein. Bei der Untersuchung der Frage nach der Haftung ist daher scharf zu unterscheiden die Haftung im Außenverhältnis (A) von der im Innenverhältnis (B).

A. Hinsichtlich der Haftung für Schadensersatz im Außenverhältnis ist wieder zu unterscheiden, ob der Beamte

I. in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt oder

II. in Ausübung privatrechtlicher Verpflichtungen der Deutschen Reichsbahngesellschaft

gehandelt hat.

Zu I: Art. 131 RV bestimmt — abweichend von dem allgemeinen Grundsatz, daß derjenige einen Schaden zu ersetzen hat, der ihn verursacht hat —:

> „Verletzt ein Beamter in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so trifft die Verantwortlichkeit grundsätzlich den Staat oder die Körperschaft, in deren Dienst der Beamte steht. Der Rückgriff gegen den Beamten bleibt vorbehalten . . .“

Er stellt nicht etwa nur die Richtschnur für eine künftige Gesetzgebung dar, sondern ist, wie das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung anerkannt hat, unmittelbar anwendbares Recht [167]). Der in Abs. I Satz 1, 2 Art. 131 RV ausgesprochene Grundsatz der unmittelbaren Verantwortlichkeit des Gemeinwesens, dem der Beamte dient, gilt bedenkenfrei auch für die Deutsche Reichsbahngesellschaft [168]), denn sie ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts (vgl. II 2 der Arbeit). Sie ist als juristische Person Trägerin eigener Rechte und Pflichten und in ihrer Wirtschaftsführung selbständig neben das Reich gestellt; es haftet demnach auch für Verschulden ihrer Beamten die Gesellschaft und nicht etwa das Reich [169]).

---

167) RGZ 108, 249; 107, 41; 106, 31 ff.; 104, 291; 103, 430; 102, 168, 393; Sievers, Das Beamtenrecht der Reichsverfassung in der Rechtsprechung des Reichsgerichts.

168) JW 1927, 708 u. 1352.

169) Auf die Reichsbahn und ihre Beamte findet § 1 des Gesetzes f. d. Haftung d. Reiches für seine Beamten v. 22. Mai 1910 (RGBl. S. 798) keine Anwendung, da sich diese Vorschrift nur auf solche Beamte bezieht, die i. S. des § 1 RBeaGes als Reichsbeamte gelten. Die Reichsbahnbeamten sind aber (s. oben, S. 42 f.) weder sog. unmittelbare, noch sog. mittelbare Reichsbeamte i. S. dieser Vorschrift, Ullmann, BeamtJahrb. 26, 337; Ottmann, in ZtgVDEV 65. Jahrg. S. 59.

Damit der durch die Pflichtverletzung des Reichsbahnbeamten geschädigte Dritte die Reichsbahn in Anspruch nehmen kann, müssen die folgenden drei, in Art. 131 RV enthaltenen Voraussetzungen gegeben sein:

1. Der Beamte muß in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt gehandelt haben, wenn die unmittelbare und ausschließliche Haftung der Gesellschaft eintreten soll[170]. Daß auch die Reichsbahnbeamten Träger einer ihnen anvertrauten öffentlichen Gewalt sind, obwohl die Stellen der Deutschen Reichsbahngesellschaft keine Behörden oder amtliche Stellen des Reiches mehr sind, wurde bereits (S. 12) dargelegt und ergibt sich aus § 17 RBahnGes., wonach diesen Stellen die öffentlich-rechtlichen Befugnisse in gleichem Umfang verblieben sind wie bisher[171] [172].

Öffentliche Gewalt üben vor allem diejenigen Reichsbahnbeamten aus, die als Bahnpolizeibeamte tätig werden[173]. Ferner diejenigen, die eine öffentliche Urkunde aufnehmen, Beurkundungen oder Beglaubigungen vornehmen, während der Eisenbahnbetrieb im übrigen eine privatwirtschaftliche Tätigkeit des öffentlichen Bahnunternehmens darstellt (s. §§ 453 ff. HGB[174]). Die von der Deutschen Reichsbahngesellschaft ausgestellten Fahrkarten, Frachtbriefe, Frachtbriefduplikate sind öffentliche Urkunden im Sinne des § 271 StGB, für die § 61 EVO die Form vorschreibt, nicht etwa Privaturkunden[175].

2. Der Beamte muß ferner eine ihm gerade einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht verletzt haben[176]. Der Kreis dieser Amtspflichten umfaßt allgmein die einschlägigen Gesetzesbestimmungen sowie alle von der Deutschen Reichsbahngeselschaft und ihren Organen erlassenen Dienstvorschriften.

3. Wie jede andere Haftungsbestimmung endlich, so setzt auch Art. 131 RV ein Verschulden, und zwar ein Verschulden des Beamten — nicht der Gesellschaft — voraus. Das Verschulden kann Vorsatz oder Fahrlässigkeit sein[177]. Ob und wann Fahrlässigkeit des Beamten vorliegt, bestimmt sich nach den allgemeinen Regeln des Bürgerlichen Gesetzbuches (§ 276 II).

Sind diese drei Voraussetzungen des Art. 131 RV erfüllt, dann kann sich der geschädigte Dritte überhaupt nicht an den Beamten halten, sondern nur an die Deutsche Reichsbahngesellschaft. Damit ist jedoch nicht

---

170) Anm. 3 zu Art. 133 Anschütz.

171) Sarter-Kittel, II zu § 17 RBahnGes, S. 61.

172) RGZ 114, 201; 111, 179; RGZ in JurRdsch. Rspr. 26 Nr. 2342; RG in JW 1927, 1994.

173) JW 1924, 1444.

174) Staub, zu § 453 HGB; Mosse-Heymann, Vorbem. 3 vor § 453 HGB S. 586; RGZ 107, 272; 109, 209; RG in JW 1927, 1352; RG in LZ 1926, 52; RG im Recht 1924, 198 Nr. 866, S. 226 Nr. 980; 1923, 357 Nr. 1237.

175) RGSt in JW 1930, 1972; 1926, 588, 2186; RG in JW 1924, 296, 1714; RGSt in JurRdsch. 1929, 975.

176) RGZ 88, 171; RG in JW 1927, 1352; Josef, in ArchZivPrax. 98, 428; Delius, a.a.O. S. 144.

177) Bank, RuPrVBl 50, 65 ff.; Brand, S. 138; Hermann, Anm. 1 und 2 S. 297.

gesagt, daß nun der Beamte gar nicht in Anspruch genommen werden kann. Wenn auch dem Dritten gegenüber an Stelle des Beamten die Reichsbahn haftet, so ist doch der Gesellschaft durch Art. 131 ein Rückgriffsrecht eingeräumt (§ 32 PersO), so daß sie wegen des erlittenen Schadens den schuldigen Beamten mittelbar zur Verantwortung ziehen kann (vgl. unten B).

Zu II: Hier sind wieder mehrere Fälle zu unterscheiden:

1. Hat ein Reichsbahnbeamter in Ausübung privatrechtlicher Tätigkeit der Deutschen Reichsbahngesellschaft Schaden angerichtet, so haftet auch hier die Reichsbahn als eine Körperschaft des öffentlichen Rechts gemäß § 89 in Verbindung mit § 31 BGB. Als verfassungsmäßig berufene Vertreter der Gesellschaft im Sinne der §§ 89, 31 BGB sind diejenigen Beamten zu verstehen, deren Geschäftskreis durch Gesetz, Satzung oder Verwaltungsbestimmungen unmittelbar geregelt ist[178]. Aber auch hier besteht das bereits erwähnte Rückgriffsrecht für die Deutsche Reichsbahngesellschaft.

2. Eine direkte Haftung des Reichsbahnbeamten für seine Amtspflichtsverletzungen aus Vertrag wird in der Regel nicht gegeben sein. Zwar spielen sich die Beziehungen der Deutschen Reichsbahngesellschaft zu Dritten in ihrer Mehrheit auf privatrechtlichem Gebiet ab (Beförderungs- und Frachtverträge, die zahlreichen und sehr verschiedenartigen Anschaffungsgeschäfte, z. B. Betriebsstoffkauf, Herstellung von Lokomotiven, Wagen und Bauwerken), hier tritt aber die Gesellschaft dem Dritten nicht anders als jede Privatgesellschaft gegenüber und die Haftung für ihre Beamten richtet sich nach den allgemeinen einschlägigen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs, des Handelsgesetzbuchs, der Eisenbahnverkehrsordnung[179], oder IÜ[180]. Nicht der Beamte schließt die Verträge, sondern die Reichsbahn durch ihren Beamten als ihren Erfüllungsgehilfen. Nicht der Beamte, sondern die Reichsbahn wird Vertragsgegner; nur ihr gegenüber erlangt der Dritte Rechte und Verpflichtungen. Verletzt daher der Reichsbahnbeamte in Ausübung privatrechtlicher Verpflichtungen seine Amtspflicht, so haftet wiederum die Gesellschaft dem Dritten für den entstandenen Schaden gemäß § 278 BGB (§ 5 EVO), ist aber auch hier ihrerseits berechtigt, den Beamten zum Ersatz des ihr entstandenen Schadens heranzuziehen.

3. Unmittelbar haften dagegen — wie alle anderen Beamten — auch die Reichsbahnbeamten für die in Ausübung ihrer Dienstpflicht begangenen unerlaubten Handlungen nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts (§ 823 ff. BGB)[181]. Die unerlaubte Handlung kann in einem Tun oder Unterlassen bestehen, sie kann strafbar oder auch nur widerrechtlich sein[182].

---

178) RGZ 53, 276; 121, 382; RG im Recht 1929, 124.

179) s. Staub, Anm. 1 Vorbem. vor § 453 HGB.

180) siehe Abkürzungen oben S. X; Staub, Anm. 5 und 7 Vorbem. vor § 453 HGB.

181) Eine Haftung des Reichsbahnbeamten aus unerlaubter Handlung neben einer Haftung der Deutschen Reichsbahngesellschaft aus Art 131 RV ist ausgeschlossen: RGZ 87, 347.

182) Enneccerus, II S. 668 II.

Eine solche Haftung kann einmal aus dem Gesichtspunkt des § 823 I BGB (Verletzung bestimmter Rechtsgüter eines Dritten) gegeben sein, zum anderen aus § 823 II (Verletzung eines Schutzgesetzes). Die Klage des geschädigten Dritten kann auch auf beide Gründe nebeneinander gestützt werden[183]).

Ein weiterer Haftungsgrund ist § 826 BGB[184]).

Die in § 831 BGB dem geschädigten Dritten gegebene Möglichkeit, von der Deutschen Reichsbahngesellschaft als Geschäftsherrin direkten Ersatz für den durch die unerlaubte Handlung ihrer Beamten zugefügten Schaden zu erlangen, wird selten zum Ziele führen, da die Reichsbahn wohl stets nachweisen kann, daß sie bei der Auswahl des betreffenden Beamten die erforderliche Sorgfalt beobachtet hat.

Von dem gleichen Tatbestand wie Art. 131 RV geht auch § 839 BGB aus. Der grundsätzliche Unterschied liegt jedoch darin, daß Art. 131 die Folgen der Amtspflichtverletzung in Ausübung öffentlicher Gewalt, § 839 BGB die Folgen der Amtspflichtverletzung in Ausübung privatrechtlicher Verpflichtungen regelt[185]). Ersterer spricht den Grundsatz der Alleinhaftung des Gemeinwesens aus, letzterer stellt die grundsätzliche Haftung des Beamten fest. Eine Haftung aus § 839 BGB kann auch neben einer solchen aus den §§ 823 I und II, 826 begründet sein[186]).

Sind für den entstandenen Schaden aus einer unerlaubten Handlung mehrere Beamte nebeneinander verantwortlich, so bestimmt sich die Haftung untereinander nach den §§ 840, 841 BGB. Bei mitwirkendem Verschulden des geschädigten Dritten gelangt § 254 BGB zur Anwendung.

B. Die Haftung im Innenverhältnis endlich (das sogenannte Rückgriffsrecht) wird geregelt durch § 32 PersO. Er umfaßt sowohl den Fall, daß die Reichsbahngesellschaft durch die schadenstiftende Pflichtverletzung ihres Beamten unmittelbar geschädigt, als auch den, daß sie nur mittelbar geschädigt ist, indem sie im Rahmen des Art. 131 RV oder der §§ 31, 278, 831 BGB den Schaden hat ersetzen müssen, den ihre Beamten durch Amtspflichtsverletzungen einem Dritten zugefügt haben.

Ist die Reichsbahn unmittelbar geschädigt, so sind wieder zwei Fälle zu unterscheiden:

1. Materialschäden,
2. Unterschlagung von Kassengeldern (sogen. Fehlbeträge).

1. Da gerade die Frage des Schadensersatzes infolge Materialzerstörung (z. B. Beschädigung von Fahrzeugen oder Betriebsanlagen

---

183) z. B. RG in JW 1910, 653: Ein den Bahndamm überquerendes Fahrzeug wird vom Zug erfaßt, weil der Bahnwärter versäumt hat, rechtzeitig die Schranke zu schließen: Haftung des Bahnwärters aus § 823 I BGB (fahrlässige, widerrechtliche Verletzung des Körpers und des Eigentums eines Dritten) und aus § 823 II (Verletzung des Schutzgesetzes § 223 StGB.)

184) RG in JW 1911, 584; 1922, 1390.

185) Roser, S. 210; vgl. auch RGZ 137, 21.

186) RGZ 100, 287.

durch schuldhafte Betriebsfehler) im Betriebe der Deutschen Reichsbahngesellschaft als der größten Verkehrsunternehmerin eine außerordentlich große Rolle spielt, wurden durch Verfügung des Generaldirektors vom 27 Juli 1926 [187]) besondere Richtlinien über die Heranziehung der Reichsbahnbediensteten zum Schadensersatz aufgestellt. Diese sogenannte „Ersa" trat am 1. Oktober 1926 in Kraft und wurde als Anlage „t" der Perso beigefügt [188]).

2. Für die Feststellung und Einbringung von Fehlbeträgen kann gemäß § 7 RBahnPersGes. die Personalordnung Vorschriften für die Reichsbahnbeamten in Anlehnung an die §§ 134 ff. des Reichsbeamtengesetzes treffen. Diese Sonderregelung enthält § 31 Perso [189]); die §§ 134 ff. RBeaGes. finden daher auf die Reichsbahnbeamten keine Anwendung.

4. Die Rechte des Reichsbahnbeamten.

Den weitgehenden Pflichten der Reichsbahnbeamten entsprechen auf der anderen Seite die Rechte.

1. Das wichtigste Recht ist das Recht auf die Dienstbezüge. Dieses Diensteinkommen des Beamten, die Grundlage seiner wirtschaftlichen Lebensführung, wird ihm dafür gegeben, daß er seine ganze Lebensarbeit in den Dienst der Aufgaben der Deutschen Reichsbahngesellschaft stellt. Die Besoldung ist danach kein „Arbeitslohn" wie bei einem privatrechtlichen Dienstvertrag, sondern trägt — wie bei jedem Beamten öffentlichen Rechtes — den Charakter eines Unterhaltes [190]), der einem öffentlichrechtlichen Rechtsverhältnis entspringt [191]). Der Pflicht des Beamten, seinen Dienst unter Einsatz seiner ganzen Persönlichkeit zu erfüllen, steht die Pflicht der Reichsbahngesellschaft gegenüber, ihren Beamten einen standesgemäßen Lebensunterhalt zu sichern. Der Anspruch auf Diensteinkommen erlischt daher auch nicht, wenn der Beamte nicht mehr mit der Führung des Amtes betraut ist: er erhält das Ruhegehalt (die sogenannte Pension) bei seiner Versetzung in den endgültigen Ruhestand, das Wartegeld bei seiner Versetzung in den einstweiligen Ruhestand. Dasselbe gilt für alle Leistungen, die sich aus der Unfallfürsorge ergeben. Selbst über den Tod des Beamten hinaus besteht ein Anspruch auf das Diensteinkommen in Form des Witwen- und Waisengeldes als Hinterbliebenenversorgung [192]).

---

187) (— 51. 503. 714/26 —) Hermann, S. 298.

188) Vgl. „Die Reichsbahn" 1926 Nr. 33 S. 585; Hermann, S. 311 Ziff. 7; Roser, S. 396/414.

189) Einzelheiten s. bei Roser und Hermann zu § 31 Perso.

190) Wie alle Unterhaltsleistungen daher im voraus zahlbar!

191) Brand, S. 46 Anm. C 1 zu § 4 RBeaGes und die dort angeführte Rechtsprechung.

192) s. im einzelnen die eingehende Darstellung bei Hermann, S. 235 ff. zu § 23 Perso.

Während nach der früheren Fassung der Personalordnung die allgemeinen reichsrechtlichen Besoldungsvorschriften auch für die Reichsbahnbeamten anzuwenden waren, ist heute ihr Diensteinkommen gesetzlich geregelt durch eine eigene „Besoldungsordnung für die Reichsbahnbeamten" (§ 11 Ziff. 1 PersO) [193]. Diese BesO ist am 10. Januar 1928 mit Wirkung vom 1. Oktober 1927 (§ 29 BesO) in Kraft getreten [194]. Die gesetzliche Grundlage sind die §§ 19 I, 22 I c, 26 RBahnGes., wonach die Deutsche Reichsbahngesellschaft durch die Personalordnung die Dienstbezüge ihrer Beamten — mit Ausnahme der leitenden [195] — selbständig zu regeln hat. Für alle vermögensrechtlichen Ansprüche steht auch den Reichsbahnbeamten gemäß Art. 129 I 4 RV [196], § 8 RBahn.-PersGes., § 149 RBeaGes. [197] der ordentliche Rechtsweg offen [198].

2. An weiteren Rechten ist zu erwähnen das Recht auf einen alljährlichen Erholungsurlaub, § 13 PersO, und der grundsätzlichen Fortgewährung des Diensteinkommens [199] in Krankheitsfällen, § 14 PersO.

Die im Reichsbeamtengesetz (§ 14) [200] und in der Reichsverfassung (Art. 39) enthaltenen Vorschriften über den Beamtenurlaub sind auch in die PersO übernommen worden [201], so daß in der gesetzlichen Regelung für Reichs b a h n beamte und R e i c h s beamte grundsätzliche Übereinstimmung besteht. In § 14 PersO besitzt jedoch der Reichs b a h n beamte eine Schutzvorschrift, die dem R e i c h s beamten nicht zur Seite steht, die zugleich der Erhaltung des Berufsbeamtentums dient. Er bestimmt nämlich durch Ziff. 1 Satz 2, daß bei den auf Kündigung oder Widerruf angestellten Beamten selbst im Falle einer 26 Wochen überschreitenden Dauer ihrer Krankheit von dem Kündigungs- oder Widerrufsrecht kein Gebrauch gemacht werden darf, wenn damit zu rechnen ist, daß der erkrankte Beamte in absehbarer Zeit den Dienst wieder aufnehmen wird.

3. Unvereinbar mit der Stellung und Würde eines Beamten ist ein sogenanntes „Recht zum Streik". Beamte haben kein Streikrecht. Sie können ein solches Recht zu streiken weder aus Art. 159 RV noch aus irgend einer anderen Vorschrift der Verfassung oder Gesetze herleiten [202].

---

193) Anlage "b" zur PersO.

194) Veröffentlicht in „Die Reichsbahn" 1928, 47 ff.; dazu Ausführungsbestimmungen ebenda 1928, 14; Stieler, „Grundfragen", S. 46; sie entspricht dem Reichsbesoldungsgesetz der R e i c h s beamten vom 16. Dezember 1924 (RGBl. I, 349).

195) Die Dienstbezüge der leitenden Beamten werden gemäß § 26 III RBahnGes, § 8 Teil 2 PersO besonders bestimmt: Sarter-Kittel, Anm. III b zu § 26 RBahnGes, Anm. IV b 1 zu § 13 GesStzg.

196) RGZ 108, 171.

197) RGZ 117, 163; 119, 301; 122, 96.

198) RGZ 117, 162: Für Gehaltsansprüche gilt auch für die Reichs b a h n beamten die ausschließliche Zuständigkeit der Landgerichte.

199) s. Anm. bei Roser zu § 14 Ziff. 1 PersO.

200) Vgl. hierzu Brand, S. 142 ff.

201) Ausführliche Darstellung der Regelung im einzelnen bei Hermann, S. 123/135 zu § 13 PersO.

202) Bredt, a.a.O. S. 385; Dersch-Kaskel, S. 435, 430 ff., 319; Anschütz, Anm. 5 und 6 zu Art. 159 RV; Groh, a.a.O. S. 49 ff.; Hueck-Nipperdey, Bd. II, 694 ff.; Hatschek a.a.O. Bd. I, 187; Wolfstieg, S. 86 Anm. 1 und dortiges Schrifttum; Fischer, in Ztg VDEV 1924, 23; Richter, Beamtentum

Diese Ablehnung des Streikrechts gilt auch für den Reichsbahnbeamten; auch er kann kein Streikrecht für sich in Anspruch nehmen[203]. Ein derartiger Beamtenstreik würde ein schweres Dienstvergehen darstellen und außer den dienststrafrechtlichen und strafrechtlichen Folgen auch noch Schadensersatzansprüche gegen den streikenden Beamten begründen[204].

4. Eine nicht unerhebliche Rolle spielen gerade im Betriebe der Deutschen Reichsbahngesellschaft als dem größten Verkehrsunternehmen des Reichs die Erfindungen (es werden jährlich etwa fünf- bis sechshundert Erfindungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens von Reichsbahnbeamten gemacht!). Für den Reichsbahnbeamten ist daher von großer Bedeutung die Frage, welche Rechte ihm im Hinblick auf sein Beamtenverhältnis an Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zustehen, ob er über diese frei verfügen darf oder ob er seine Rechte an einer etwaigen Erfindung seiner Dienstherrin, der Deutschen Reichsbahngesellschaft, mit oder ohne Entschädigung überlassen muß.

Nach Isay[205] sind drei Arten von Erfindungen zu unterscheiden: die Dienst-, die Betriebs- und die freie Erfindung[206]. Unbestritten in Rechtsprechung und Schrifttum ist, daß die Betriebs- und die Diensterfindungen nicht dem erfindenden Beamten zustehen[207]. Unzweifelhaft ist auch, daß der Beamte in diesen Fällen keinen Anspruch auf Entschädigung hat, sondern die Erfindung ohne Entschädigung dem Dienstherrn überlassen muß. Dem Reichsbahnbeamten kann jedoch eine angemessene Vergütung gewährt werden[208]. Ein Rechtsanspruch auf diese Vergütung besteht nicht. An den sogenannten freien Erfindungen steht dagegen im Gegensatz zu den Dienst- und Betriebserfindungen den Reichsbahnbeamten das alleinige Eigentumsrecht zu[209]. Die Verwertung von Er-

---

und Streikarbeit, in JW 1925; RGSt. 56, 412 ff., 419 ff., 423 ff.; 59, 151; OVG 78, 452 ff.; RDiszHof v. 14. 12. 22 in RMinBl. 23, 975; Ansicht der Reichsregierung und Landesregierung: PrVBl. 41, 131.

203) Vgl. bes. Vo des Reichspräsidenten betr. Verbot der Arbeitsniederlegung durch Beamte der Reichsbahn vom 1. 2. 1922 (RGBl. I, 187 § 1 I:
> „Den Beamten der Reichsbahn ist ebenso wie allen übrigen Beamten nach dem geltenden Beamtenrecht die Einstellung oder Verweigerung der ihnen obliegenden Arbeiten verboten."

Die Rechtsgültigkeit dieser Vo ist vom RG (RGSt. 56, 420 ff.) und vom Reichstag (Verhandl. vom 9. und 10. Februar 1922) anerkannt. S. ferner auch § 2 ADA. Pflicht der Reichsbahnbeamten nicht zu streiken: RG im Recht 1925, 647 = LZ 1925, 1156; ferner Roser, Anm. 3 d zu § 8 Perso; Hermann, S. 84 ff.; Roth, S. 44 Anm. 10.

204) LZ 1925, 250 ff.; ArchfEisWes. 1926, 251.

205) a.a.O. S. 127 ff.

206) Zu dem Begriff der Diensterfindung, der Betriebserfindung und der freien Erfindung vgl. Verfügung der Hauptverwaltung der DRBGes. v. 26. Mai 1931 (— 37. Anr. 444 II —).

207) Isay, Anm. 13 γ S. 134, ferner Anm. bb S. 129 ff. und die dort angeführte Rechtsprechung.

208) s. Verfügungen der Hauptverwaltung v. 23. Juni 1926 (— 36. D. 5164 —) u. v. 8 April 1927 (— 36. D. 4528 —) über die „Richtlinien für die Verleihung von Geldpreisen.

209) Isay, S. 129; RGZ 127, 198 ff.

findungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens[210]) ist aber durch § 23 II ADA an die Genehmigung der Hauptverwaltung geknüpft[211]).

5. Die Veränderung des Dienstverhältnisses.

a) Das öffentlich-rechtliche Dienstverhältnis kann aus verschiedenen Gründen beendet werden. Hierbei ist zu unterscheiden zwischen den auf Lebenszeit angestellten (I) und den unter dem Vorbehalt des Widerrufs oder der Kündigung angestellten Beamten (II).

I. Das aktive Beamtenverhältnis endet — abgesehen vom Tode des Beamten — in der Regel mit der Versetzung in den dauernden Ruhestand (§ 22 PersO). Das Dienstverhältnis endet damit vollständig; der im dauernden Ruhestand befindliche Beamte ist nicht mehr Beamter im öffentlichen Sinne[212]). Die Bewilligung von Ruhegehalt ist an die Voraussetzung geknüpft, daß der Beamte eine mindestens zehnjährige Beamtendienstzeit zurückgelegt und außerdem etweder dauernd dienstunfähig ist oder das 65. Lebensjahr vollendet hat (Ziff. 1 § 22 PersO). Das Ruhegehalt ist die Gegenleistung der Reichsbahngesellschaft dafür, daß der Beamte seine ganze Lebensarbeit den Aufgaben der Gesellschaft gewidmet und deshalb für seinen Lebensunterhalt im Alter durch andere Erwerbsmöglichkeiten nicht hat sorgen können[213]). Bei der Versetzung in den dauernden Ruhestand ist der Reichs*bahn*beamte günstiger gestellt als der *Reichs*beamte, da auch der nicht planmäßige Reichsbahnbeamte — wenn die sonstigen Voraussetzungen von Ziff. 1 § 22 PersO erfüllt sind — einen klagbaren Anspruch auf Ruhegehalt besitzt[214]), während der Reichsbeamte dieses Recht entbehrt. Ferner besitzt der Reichsbahnbeamte ein wirksameres Rechtsmittel gegen die Entscheidung über die Versetzung in den Ruhestand als der Reichsbeamte. Während nur der auf Lebenszeit angestellte Reichsbeamte gemäß § 66 II RBeaGes. gegen die Entscheidung der obersten Reichsbehörde über die Versetzung in den Ruhestand Rekurs an den Reichsrat[215]) einlegen kann, steht allen Beamten der Deutschen Reichsbahngesellschaft — sowohl den lebenslänglich, als auch den auf Widerruf oder Kündigung angestellten[216]) — das Recht des Einspruchs an den sogenannten Einspruchsausschuß (§ 22 Ziff. 12 PersO) zu, der aus dem Präsidenten einer Reichsbahndirektion, einem Abteilungsleiter als Vertreter der Reichsbahn und einem von Fall zu Fall zu bestellenden Beamtenvertreter besteht, § 19 F Ziff. 4 PersO.

---

210) Erfindungen, die nicht auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens liegen, bedürfen zu ihrer Verwertung keiner Genehmigung.
211) RGSt. in JW 1930, 1741; Hermann, S. 90 ff.
212) RGSt. 35, 100; Roser, Anm. 13 b zu § 22 PersO.
213) RGZ 38, 322; 64, 354.
214) Hermann, Anm. 1 zu § 3 PersO.
215) Heute der zuständige Reichsminister: § 2 des Gesetzes über die Aufhebung des Reichsrats vom 14. Februar 1934 (RGBl. I, 89).
216) Einzelheiten bei Roser, Anm. 14, Hermann, Anm. 22 zu § 22 PersO.

Es handelt sich hier um ein Sonderrecht, das durch die Personalordnung für die Reichsbahnbeamten geschaffen wurde.

Das Beamtenverhältnis kann auch beendet werden auf Antrag des Beamten selbst. Während der Gesellschaft gegenüber dem lebenslänglich angestellten Beamten kein Recht zur Entlassung ohne Ruhegehalt bezw. Wartegeld zusteht, wenigstens solange der Beamte das 65. Lebensjahr noch nicht erreicht hat oder noch dienstfähig ist[217]), kann andererseits der Beamte jederzeit seine Entlassung fordern. An sich fehlt es hierüber an einer positiven Bestimmung im Gesetz. Dieses Recht ergibt sich jedoch einmal aus der Natur des Beamtenverhältnisses überhaupt; denn es wäre unsittlich und unvereinbar mit dem zwischen der Gesellschaft und ihren Beamten bestehenden Gehorsams- und Treuverhältnis, einen Beamten, der seinen Dienstposten unter Einsatz seiner ganzen Persönlichkeit zu erfüllen hat, wider seinen Willen im Dienst zu halten, wenn er selbst auf Titel[218]) und Stellung verzichtet. Zum anderen wird dies mittelbar auch durch § 100 RBeaGes. — der gemäß § 23 II RBahnGes. und § 19 D Ziff. 1 Perso auch für Reichsbahnbeamte gilt — zum Ausdruck gebracht. Denn aus dem in § 100 RBeaGes. für das förmliche Dienststrafverfahren gesetzlich festgelegten Recht des Beamten auf Dienstentlassung bei Verzichtserklärung auf Gehalt, Ruhegehaltsanspruch und Titel ist zu folgern, daß dem Antrag eines Beamten, der seine Entlassung fordert, jederzeit stattgegeben werden muß, da ein derartiger Beamter nicht schlechter gestellt sein darf als ein Beamter, gegen den ein Dienststrafverfahren hat anhängig gemacht werden müssen. Diese Auffassung wird auch durch § 19 B Ziff. 4 Satz 2 Perso bestätigt.

II. Bei den auf Widerruf oder Kündigung angestellten Beamten ist zu unterscheiden zwischen einer Entlassung wegen Dienstvergehen, § 19 F PerSo, oder einer solchen aus anderen Gründen. Die Beendigung des Dienstverhältnisses erfolgt hier durch die Ausübung des Widerrufs oder der Kündigung seitens der Reichsbahngesellschaft, § 25 Ziff. 1 PerSo. Die Ausübung ist an analoge Voraussetzungen geknüpft, wie die weiter unten zu erörternde Versetzung in den einstweiligen Ruhestand. Auch sie soll dem Ziele möglichst hoher Wirtschaftlichkeit des Unternehmens dienen[219]). Gegen die Kündigung steht dem Beamtentum das bereits oben erwähnte Recht des Einspruchs zu (Ziff. 5 § 25 PerSo). Gegenüber der Entlassung wegen Dienstvergehens hat der kündbare — nicht der auf Widerruf angestellte — Reichsbahnbeamte das Recht, den Beschwerdeausschuß anzurufen, dem endgültige Entscheidungsbefugnis zusteht, § 19 F Ziff. 2—4, 6 PerSo[220]). Dieser Beschwerdeausschuß ist eine dem Reichsbeamtengesetz fremde Sondereinrichtung; auch hier nimmt daher der Reichsbahnbeamte eine bevorzugte Rechtsstellung ein. Den kündbaren

---

217) § 2 RBahnPersGes.; Sarter-Kittel, S. 164: Der auf Lebenszeit angestellte Reichsbahnbeamte kann nur im förmlichen Dienststrafverfahren entlassen werden.

218) Sarter-Kittel, S. 80 Fußn. 1.

219) RGZ 117, 153 ff.; Eger, EisEntsch. H. 2, 1928, S. 160 ff.; vgl. auch RGZ 81, 99.

220) Hermann, Anm 37, Roser, Anm. 15 zu § 19 PerSo.

Beamten kann ferner eine Abfindungssumme und unter bestimmten Voraussetzungen auch ein Ruhegehalt gewährt werden, § 19 F Ziff. 5 Abs. II, § 25 Ziff. 2—4 Abs. II PersO. Beides ist in das freie Ermessen der Reichsbahngesellschaft gestellt. Ein Rechtsanspruch des Beamten auf die Gewährung einer Abfindungssumme oder Ruhegehalt besteht nicht [221].

Das Beamtenverhältnis kann endlich auch durch außerordentliche Gründe beendet werden:

1. Kraft Gesetzes endet das Dienstverhältnis, wenn der Beamte durch rechtskräftiges Strafgerichtsurteil zu Zuchthausstrafe verurteilt, oder wenn auf Aberkennung der bürgerlichen Ehrenrechte oder der Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter erkannt worden ist (§§ 31—33, 35, 36, 81, 83, 358, 368 StGB).

2. Da im Gegensatz zum unmittelbaren Reichsbeamten [222] gemäß § 1 II RBahnPersGes. der Besitz der deutschen Staatsangehörigkeit unbedingte Voraussetzung für die Ernennung zum Reichsbahnbeamten ist (oben, S. 26), ist zu folgern, daß umgekehrt der Verlust der deutschen Staatsangehörigkeit auch den Verlust der Reichsbahnbeamteneigenschaft kraft Gesetzes nach sich zieht. Für die Reichsbeamten ist ein gleicher Schluß nicht zulässig, da es eine gleichartige Bestimmung im Reichsbeamtenrecht nicht gibt: Der Verlust der Reichsangehörigkeit hat nicht ohne weiteres den der Eigenschaft eines Reichsbeamten zur Folge [223].

3. Schließlich kann das Dienstverhältnis ohne Gewährung von Ruhegewalt beendet werden durch Urteil des Dienststrafgerichts im Dienststrafverfahren, § 19 A, B Ziff. 1 e (Dienstentlassung) [224].

b) Eine außerordentlich weitgehende Beeinträchtigung der Rechtsstellung der Reichsbahnbeamten bedeutet in seiner ursprünglichen Fassung der § 24 RBahnGes. (Gesetz vom 30. August 1924), der der Gesellschaft die Ermächtigung gab, Reichsbahnbeamte auf Dienstposten geringerer Bewertung zu versetzen, wenn das dienstliche Bedürfnis es erfordert, oder sie unter Bewilligung von Wartegeld einstweilen in den Ruhestand zu versetzen. Die Möglichkeit der Versetzung auf einen Dienstposten von geringerer Bewertung wurde mit Recht als sehr drückend und als eine schwere Beeinträchtigung des Berufsbeamtentums empfunden [225]. Auf Grund des Gesetzes zur Änderung des Reichsbahngesetzes vom 13. März 1930 wurde daher diese Bestimmung gestrichen, so daß nunmehr eine derartige Versetzung gesetzlich nicht mehr zugelassen ist. Diesem veränderten Rechtszustand trägt der jetzige § 20 PersO Rechnung [226].

c) Aufrechterhalten ist dagegen das Recht der Reichsbahngesellschaft, ihre Beamten in den einstweiligen Ruhestand zu versetzen.

---

221) Roser, Anm. 2, Hermann, Anm. 4 zu § 25 PersO.

222) Nach § 15 Staatsangehörigkeitsgesetz v. 22. Juli 1913 — RGBl. S. 83 — erlangt derjenige, der zum Beamten berufen wird, ohne weiteres die deutsche Staatsangehörigkeit.

223) RDiszHof v. 3. Oktober 1927 in DJZ 1928, 99.

224) Roser, Anm. 5, Hermann, Anm. 11 zu § 19 PersO.

225) Begründung 30 II zu Art. 1 Ziff. 16.

226) Vgl. auch § 23 RBeaGes.

I. In seiner neuen Fassung vom 13. März 1930 erweitert § 24 RBahnGes. nach dem Vorbilde der reichsrechtlichen Vorschriften über Personalabbau die Rechte, die der Reichsverwaltung gemäß § 23, 24 RBeaGes. zustehen, indem er ohne Einschränkung auf bestimmte Beamtengruppen die Reichsbahngesellschaft ermächtigt, Reichsbahnbeamte jederzeit in den einstweiligen Ruhestand zu versetzen. Es ist bei dieser Bestimmung der Gedanke maßgebend gewesen, die Deutsche Reichsbahngesellschaft jederzeit in die Lage zu versetzen, in ihrem nach kaufmännischen Grundsätzen (§ 2 RBahnGes.!) zu leitenden Betriebe ein Höchstmaß von Wirtschaftlichkeit zu erzielen, indem sie ihren Personalbestand den jeweiligen Wirtschaftsverhältnissen anpassen kann (vgl. § 21 Ziff. 3 PersO). Die Bestimmung dient also ausschließlich wirtschaftspolitischen Zwecken und umfaßt alle Beamten. Die Stellung der Reichsbahnbeamten ist demnach eine sehr unsichere und sie hängen mehr als die Beamten der übrigen Reichsverwaltungen und Reichsbetriebe von der Beurteilung ihrer Vorgesetzten ab. Um aber eine willkürliche Handhabe von § 24 RBahnGes. auszuschließen, hatte schon bisher die Personalordnung in ihrem § 20 bestimmt [227]), daß die Reichsbahnbeamten nur aus ganz bestimmten Gründen abgebaut werden dürfen und ihnen durch Einführung von besonderen Einspruchsausschüssen und Schiedsstellen einen wirksamen Rechtsschutz gegeben. Diese Schutzbestimmungen finden sich heute in § 21 Ziff. 6/15 PersO und sind nunmehr auch verankert in der jetzigen Fassung des § 24 Satz 3 RBahnGes., wonach die am 1. Oktober 1929 geltenden Bestimmungen der Personalordnung über die Versetzung in den einstweiligen Ruhestand, die Rechtsmittel und die Beteiligung von Beamtenvertretern an den Entscheidungen über die Rechtsmittel nicht ohne die Zustimmung der Reichsregierung geändert werden können [228]).

Der in den einstweiligen Ruhestand versetzte Reichsbahnbeamte nimmt eine Mittelstellung ein zwischen dem aktiven Beamten und dem Ruhegehaltsempfänger. Die Beamteneigenschaft bleibt ihm erhalten; er ist ein Beamter ohne Amt [229]). § 26 Ziff. 1 PersO, § 4 RBahnPers.-Ges. [230]) verpflichten ihn jedoch, bei Verlust des Wartegeldes zur Annahme eines ihm übertragenen Reichsamts oder eines ihm angebotenen Gesellschaftsdienstes, wenn Amt oder Dienst seiner Berufsbildung entsprechen und Rang sowie planmäßiges Diensteinkommen nicht geringer sind als bei der früheren Tätigkeit im Gesellschaftsdienst [231]).

II Eine besondere Stellung nehmen noch die sogenannten Reichsbahnbeamten „kraft Gesetzes" ein (s. oben, S. 25). In Verfolg des in

227) Vgl. auch Drucks. d. Reichstages Nr. 469 v. 25. August 1924: „Schaffung neutraler Berufsinstanzen zur Wahrung der Rechte des Personals", Entschließung Groß und Genossen.

228) Eingehende Einzeldarstellung bei Roser, S. 153/165 und Hermann, S. 184/200, 307/310 zu § 21 PersO.

229) Meyer-Anschütz, a.a.O. S. 631 § 154 und dort das Schrifttum Anm. 4.

230) Vgl. die für die Reichsbeamten geltende Bestimmung des § 28 RBeaGes.

231) Hermann, Anm. 2 zu § 26 PersO.

§ 20 I RBahnGes. ausgesprochenen Grundsatzes der Wahrung der erworbenen Rechte werden ihnen ihre Ansprüche auf Wartegeld, Ruhegehalt und Hinterbliebenenfürsorge gewährleistet, die sie seinerzeit als Reichsbeamte hatten [232]).

---

232) Hermann, Anm. 5/7 zu § 21 PersO. Ziffer 2.

Lebenslauf.

Verfasser vorstehender Doktorschrift wurde am 31. Oktober 1908 zu Berlin als Sohn des Kinderarztes Dr. med. et philos. nat. Arthur Kettner und seiner Frau Hilda-Maria, geb. Philipp aus Wien geboren. Er besuchte bis zum 31. August 1923 das humanistische Fichtegymnasium in Berlin-Wilmersdorf, dann 1½ Jahre das Bundesgymnasium in Wien-Hietzing und legte am 3. September 1926 am Fichtegymnasium in Berlin-Wilmersdorf die Reifeprüfung ab. Er studierte Rechts- und Staatswissenschaften an den Universitäten Berlin und Marburg an der Lahn. Am 12. März 1932 bestand er die erste juristische Staatsprüfung vor dem Juristischen Prüfungsamt beim Oberlandesgericht in Kassel und wurde am 23. Mai 1932 zum Referendar am Kammergericht in Berlin ernannt. Zur Ausbildung war er am Amtsgericht Kalkberge i. Mark und am Landgericht III, jetzt Landgericht Berlin beschäftigt. Am 6. Oktober 1933 wurde er vom Kammergericht zum Studium der gerichtlichen Medizin beurlaubt, da er beabsichtigt, Gerichtsarzt zu werden. Am 27. Oktober 1934 bestand er den naturwissenschaftlichen Teil der ärztlichen Vorprüfung vor dem ärztlichen Prüfungsausschuß in Berlin und ist gegenwärtig Hörer der medizinischen Fakultät der Philipps-Universität zu Marburg a. d. Lahn.